

# 43 RIDE

**(6) Marzec 2009**

**NR. ISSN: 1899-766X**



Czekając, aż śnieg zejdzie z gór, a na naszych miejscówkach pogoda ustabilizuje się na piękną, słoneczną i bezwietrzną, dajemy Wam do przeczytania marcowy (6) numer magazynu rowerowego 43RIDE w wersji PDF.

Zawartość e-maga to przekrój czterech pór roku, od ubiegłorocznych wakacji aż po dzień dzisiejszy. Wewnątrz znajdziecie wywiady z M. Śliwą, Waldkiem K., Wiciem czy niemniej znanym Andreu Lacondeguy'em. Wspomnimy też o miejscówkach, które przestały istnieć, a o pasji do starych rowerów przypomni nam Adaśko. W oczekiwaniu na sezon i wakacje możecie poczytać o miejscówkach jakie niewykluczone, że odwiedzicie sami lub przy pomocy obozowej braci.

Co jeszcze? m.in. zapowiedzi – gdzie przeczytacie co, gdzie i kiedy, Young Guns, Sylwester oraz długodystansowy test Hayes Stroker Ace w odświeżeniu 1. A poza tym mnóstwo zdjęć i innych ciekawych artykułów!

Zapraszam do ściągania i czytania!

Zbyszek Nowicki - 43RIDE

**Okładka:**

zdjęcie: *Lars Scharl - larsscharlphoto.com*

rider: *Timo Pritzel*

miejsce: *Adidas Slopestyle '08*





## Zawartość 43RIDE

- 002 - Wstęp
- 003 - Zawartość 43RIDE
- 004 - Drukarnia 43RIDE
- 005 - Fotoklatka
- 011 - Zapowiedzi
  - 011 - Smolna DH#3 - 05.IV.2009
  - 012 - Memoriał Marka Dunata - 1-2.V.2009
  - 013 - Enduro Trophy - 30.V.2009
  - 014 - Bike-Cup Downhill Series
  - 015 - Immortal
- 016 - Test Hayes Stroker Ace - odsłona 1
- 017 - Sylwester '08
- 021 - Obozy rowerowe
- 024 - Lifestyle
- 028 - Zażółtkiew
- 032 - Biała Podlaska
- 035 - Nieoficjalna Liga Rybnika
- 039 - Zimowa foto sesja
- 042 - Zimowy trip do Zakopanego
- 043 - Young Guns
  - 044 - Julo
  - 048 - Kona
  - 052 - Bocian
- 056 - Pogaduchy z...
  - 056 - Waldo
  - 066 - Wiciu
  - 072 - Andreu Lacondeguy
  - 078 - Michał Śliwa
- 084 - Bike Park Jasna
- 088 - UMF Bike Park - Dolni Morava
- 093 - Słowenia-Austria trip
- 103 - Maribor
- 107 - Downhill'owy raj w Wagrain
- 110 - Zniszczone miejscówki
  - 111 - Opole
  - 115 - Tarcho
- 120 - Stare rowery
- 126 - Koniec

**A czy Ty wydrukowałeś już swój 43RIDE?**

**43RIDE**  
(6) Marzec 2009

W chwili obecnej możecie nasz magazyn rowerowy także wydrukować i zabrać tam gdzie się Wam podoba. Jak w prawdziwym FR, sami decydujecie czy go drukujecie, co wybraлиście do wydrukowania, czy też pozostaniecie przy wersji elektronicznej i tym postępkim uratujecie kilka drzew ;)

Wszystkich, którym podoba się nasza praca i mamy nadzieję, że to czytają, zapraszamy do zarejestrowania się na naszej stronie **43RIDE.com**. Jako zarejestrowany użytkownik dostaniesz bezpośrednią informację o nowym numerze magazynu rowerowego 43RIDE PDF, a jeżeli będziesz miał ochotę to skorzystasz też z innych opcji jakie daje Ci rejestracja na stronie **43RIDE.com**.



zdjęcie: **Tomasz Rakoczy**  
rider: **Michał Śliwa**



zdjęcie: **Adam Mąka**  
rider: **Filip Kołodziej**



zdjęcie: **Konrad Grzegrułka**  
rider: **Olek Wieczorkiewicz**



zdjęcie: **Andreas M. Kurzhals**  
rider: **Andreu Lacondeguy**





zdjęcie: **Konrad Grzegorzówka**  
rider: **Karol „Bocian” Pełka**



zdjęcie: **Paweł „Papo” Klimek**  
rider: **Mateusz „Zelus” Seleman**

# SMOLNA GRILL CONTEST DH#3

05.04.2009 Sopot - Smolna



PLAKAT: Tales.thekingdom.pl

## ZAWODY SMOLNA GRILL CONTEST DH#3

05.04.2009 SOPOT - SMOLNA

W dobie wszechobecnego kryzysu, jako oddani bez reszty Downhillowi, my członkowie Sopotckiego Rowerowego Stowarzyszenia „Freestajnia” po raz 3-ci (legalnie) doprowadziliśmy do organizacji zawodów DH. Biorąc pod uwagę niziny północy, zawody będą zorganizowane w znanym w całej Polsce bike-parku Smolna, który jest największym przewyższeniem w Sopocie.

Do tej pory zawody odbywały się na znanej trasie RollerCoaster ale to się zmieniło! Z uwagi na wasze rosnące umiejętności, zdecydowaliśmy się aby trzecią edycję przeprowadzić na istniejącej od kilku lat trasie o znacznie większym współczynniku trudności. Nareszcie udało się nam wyszukać w tym kawałku lasu coś, co w minimalnym stopniu przypomina lub zaspokoi górskie trasy. Dlatego nikt ze startujących nie będzie mógł brać udziału bez sprzętu zabezpieczającego, a małoletni bez pisemnej zgody rodziców. Zawsze jest możliwość pożyczania od kolegi brakującej części sprzętu wymaganego w regulaminie. Dla tych co nie będą czuli się na siłach będzie objazd danego odcinka. Zawodnicy, którzy brali udział w poprzednich edycjach wiedzą jaka jest atmosfera imprezy (bez spinki).

Jak zawsze do dyspozycji będzie grill, na którym będziesz mógł przygotować sobie jedło, a po nim będziesz miał gdzie zmniejszyć swoją wagę w toaletach typu Toy-Toy. Tak jak w poprzednich edycjach będzie nad nami czuwał mgr Radosław, ratownik medyczny.

Na terenie Smolna bike-parku znajdują się wykonane przez stowarzyszenie „Freestajnia” śmietniki, które jak wiemy, służą do dbania o czystość na terenie bike-parku. Zawody odbywają się za aprobatą Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków, bo teren Stawowia jest cenny historycznie i należy o niego dbać. W trzeciej edycji puchary ufunduje Urząd Miasta Sopotu, a o honorowy Patronat nad zawodami wystąpiliśmy do Prezydent Miasta Sopot Pana Jacka Karnowskiego.

Więcej informacji na [freestajnia.pl](http://freestajnia.pl)

### ROZKŁAD JAZDY:

9.45 - 11.45 - zapisy  
12.00 - starty zawodników  
16.00 - dekoracja zwycięzców  
i rozdanie nagród

Wpisowe 15 PLN - wliczone ubezpieczenie  
Grill do dyspozycji, a głodnego poratujemy  
Więcej info: [www.freestajnia.pl](http://www.freestajnia.pl)

Zawody zrealizowane przy wsparciu Urzędu Miasta w Sopocie

# Memoriał Marka Dunata

PIERWSZY FESTIWAL KOLARSTWA GÓRSKIEGO  
**SKRZYCZNE - SZCZYRK**  
1-2 MAJ 2009

**DOWNHILL**  
Targi Rowerowe

a zagrają nam:

Terapia  
Tommy say ...  
on yer bike  
Human Trinity Sound  
i inni...

więcej szczegółów na  
[www.mojamiejscowka.pl](http://www.mojamiejscowka.pl)

szczyrkowska izba gospodarcza  
[www.izba.szczyrk.pl](http://www.izba.szczyrk.pl)

[dh-zone.com](http://dh-zone.com)

ARTEX  
ROWERY

QUEST  
MUNDO

43  
RIDE

dream up

META  
HOTEL

ZET

northtec

Gościniec  
Salmopolski

WIGER.pl

figueras.pl

A photograph of two mountain bikers on a forest trail. The biker in the foreground is wearing a blue helmet, a dark long-sleeved shirt, and blue shorts, and is carrying a large orange backpack. The biker behind him is wearing a red shirt and black shorts, also with a backpack. They are on a rocky, uneven path surrounded by dense green foliage. In the background, other bikers can be seen further up the trail.

# EMTB ENDURO TROPHY

Tego jeszcze w Polsce nie było! Pierwsza impreza Enduro w naszym kraju odbędzie się już w tym roku! Zawody rozgrywane na zupełnie innych zasadach - zasady żywcem przeniesione z rajdów WRC. Czas liczymy tylko na odcinkach specjalnych (OS). Wprawdzie zawodnicy zostaną ograniczeni limitem czasowym na dojazd do poszczególnych OS'ów, ale limity będą „ludzkie”, na tyle długie abyście mogli odsapnąć po każdym OS'ie i abyście zobaczyli coś więcej niż kamienie i swoją przednią oponę! Najważniejszym Waszym zadaniem jest świetnie się bawić, odwiedzić OS'y w ustalonej przez organizatorów kolejności, dać czadu i ponieść się fantazji kiedy będziecie w strefie pomiaru czasu.

Nie zapomnijcie tylko zalać bukłaka do pełna, zabierzcie dużo jedzenia oraz weźcie ze sobą kilka zapasowych gum - wiecie, na trasie mogą się przytrafić różne przygody, mimo że nie jedziemy autostradą :P Pierwsza impreza ET odbędzie się **30 maja 2009** roku w Świeradowie Zdroju - myślicie, że Izery to płaskie i łatwe góry do Endurowania? Nawet nie wiecie jak bardzo się mylicie. Na trasie zapewne nie raz przeleci Wam całe życie przed oczyma, a po dojechaniu na metę będziecie przeklinać chwilę kiedy zdecydowaliście się na start. Dlaczego? Bo o niczym innym już długo nie będziecie mogli myśleć. Trasa liczy 37 kilometrów czystej górskiej jazdy i 1800 metrów przewyższenia! Do pokonania będzie pięć OS'ów, trzy spośród nich to typowe zjazdy, jeden to długi i wspaniały trawers niczym w BC, a ostatni to podjazd, z którym każdy sobie poradzi. Druga edycja odbędzie się w Brennej w Beskidzie Śląskim pamiętnego dnia **4 lipca 2009** roku.

Zapowiada się naprawdę dobrą zabawą. Inspiracją do zorganizowania tych zawodów były filmy - winowajcy nieprzespanej nie jednej nocy z Avalanche Trophy. Wszelkie dodatkowe informacje znajdziecie na oficjalnej stronie imprezy: [endurotrophy.emtb.pl](http://endurotrophy.emtb.pl)

Jędrzek Cegielski  
[www.emtb.pl](http://www.emtb.pl)  
[jedrek@emtb.pl](mailto:jedrek@emtb.pl)

## Zawody z cyklu Bike-Cup Downhill Series

**04-05.07.2009** - Puchar Polski DH #5 - Bike-Cup downhill series #1, II Festiwal Ekstremalnych Sportów Rowerowych w Kluszkowcach

**29-30.08.2009** - Bike-Cup downhill series #2 w Jurgowie

**19-20.09.2009** - Bike-Cup downhill series #3 w Myślenicach

### Nagrody:

Zwycięzcy w poszczególnych kategoriach otrzymają puchary i dyplomy oraz nagrody rzeczowe. Pula nagród rzeczowych wynosi: (Licencja, bez licencji) 10.000,00 zł, a w elicie nagrody pieniężne: 1 miejsce – 1000 zł, 2 miejsce - 800 zł, 3 miejsce - 600 zł.

Liderzy Pucharu Polski w poszczególnych kategoriach otrzymają koszulki na starcie do następnych zawodów. Liderzy Bike-Cup downhill series w poszczególnych kategoriach otrzymają koszulki na podium do następnych zawodów.

**Regulamin zawodów oraz szczegółowe informacje dotyczące znajdziesz na oficjalnej stronie organizatora - [bike-event.pl](http://bike-event.pl)**



**IMMORTAL**



...?

# TEST HAMULCÓW HAYES STROKER ACE

## Test długodystansowy - odsłona 1



Na sezon 2009 firma HAYES zaserwowała nowy hamulec przeznaczony do FR/DH o nazwie **HAYES STROKER ACE**. Na pierwszy rzut oka hamulec ma identyczną klamkę jak cała rodzina strokerów, ale to zmyłka wizualna. Klamka ACE została wyposażona w dłuższą dźwignię, aby zwiększyć kontrolę nad hamulcem i zwiększyć jego siłę. Przeprojektowano również tłoczek i membranę pod kątem zastosowania do DH i FR. Najważniejszym i najbardziej rzucającym się w oczy jest na nowo zaprojektowany dla ACE zacisk, cztero-tłoczkowy, odkuwany mono block. Dodatkowo projektanci HAYES włożyli największe w historii firmy klocki hamulcowe, aby ACE uzyskał nadzwyczajne zdolności odprowadzania ciepła.

### Dane techniczne:

**budowa korpusu:** symetryczna (flip-flop) ze zbiornikiem kompensującym

**materiał korpusu:** odlewane aluminium

**materiał dźwigni:** kute aluminium 6061

**regulacja dźwigni:** indeksowane pokrętko

**klocki hamulcowe:** metalowe spiekane (562mm<sup>2</sup>)

**mocowanie klocków:** bez użycia narzędzi

**materiał zacisku:** kute aluminium

**konstrukcja zacisku:** mono block, 4 tłoczki

### TEST PRAKTYCZNY – odsłona 1

Osoba, która myśli, że w 1 odsłonie napiszę czy ACE jest N/Y rozczaruje się. Komplet hamulców został nam przekazany do długodystansowego testu i co najważniejsze, dystrybutor hamulców firma Velo, zostawił nam wolną rękę do katowania jak i oceny w/w hamulca. Zaczynamy od wagi, 291 g (przedni hamulec, długość przewodu standard, bez tarczy, ponieważ każdy może zastosować inną średnicę tarczy co będzie miało wpływ na wagę). Jak na 4-tłoczkowy hamulec do FR/DH to bardzo dobry wynik. Następnie waga testera, rzadko podawany parametr – ok. 90kg, myślę że to idealna waga żeby sprawdzić moc hamulca w warunkach górskich. Następna sprawa, montaż – montaż dziecinnie prosty, jak widać na zdjęciu ;) Regulacje również przebiegają bezproblemowo. Możliwość wymiany klocków odbywa się bez narzędzi co jest wielkim plusem. Całość po zamontowaniu prezentuje się okazale.

HAYES STROKE ACE testuje m.in. zawodnik DH Chris Kovarik, w Polsce zawodnicy DH M. Śliwa i J. Rożdżyński, których poczynania będziecie mogli obserwować podczas sezonu. Na łamach 43RIDE będziemy wkrótce opublikujemy test z eksploatacji Hayesa. Postaramy się na bieżąco informować o przebiegu testu i o tym jak hamulec sprawuje się w praktyce.

Dystrybutor Hayes w Polsce: [velo.com.pl](http://velo.com.pl)



# Sylwester 2008

Tekst: **Jędrzek Cegielski**  
Zdjęcia: **Jędrzek Cegielski,**  
**Michał Jurewicz**

Jest już Sylwester, na osi parę minut po 24-tej, a my najedzeni i napojeni ruszamy na najwyższy szczyt w okolicy - Borówkową, 902 m. n.p.m. Na zewnątrz jak na tę porę roku jest ciepło (tylko -5st.), w domu dużo chłodniej, więc nie myślcie sobie, że pojechaliśmy o takiej porze tylko dla przyjemności - pojechaliśmy, bo było nam zimno :) Świąteczka odpalona, a raczej cały arsenał - 10 diod na kierownicy, jeden halogen i 3 diody na głowie. Michał odpalił także to co miał i we dwóch świeciliśmy niczym bixenon w RS6.

Do szczytu zaledwie 6 km, ale tym razem nie liczył się dystans, tylko to co czeka nas na szczycie. Tej nocy niebo było wygwieżdżone jak nigdy, powietrze zmrożone i czuć było jak delikatnie trafia do najdalszych zakamarków płuc. Aż włączyła mi się wizualizacja tego procesu jak pęcherzyk po pęcherzyku raduje się na wieść o tym, jak unikalnie czysta forma powietrza pojawi się u jego progów, a z radości zaczyna produkować dużo więcej surfaktantu. A może by tak w końcu ten koleś zaczął pisać jaki to ma związek z enduro?? Już już, przepraszam...



Światła odpalone, my zwarci i gotowi do drogi. Wszystko dookoła białe, łącznie z drogami. Nie są to dla mnie codzienne warunki, więc prowadzę asekuracyjnie. Michał, jako że mieszka na co dzień w górach zakupił już sobie „kolce”, ja nie... Mieliśmy na drodze kilkumetrowe jęzory lodowe i dwie prawdziwe sztafjy, a to dopiero droga na „Wrzosówkę”, z której to będziemy atakowali szczyt. Tam to jest dopiero podjazd, daje w kość latem, a co dopiero zimą. Momentami nie ma wyjścia i trzeba pchać. Sytuacja zmienia się diametralnie jak tylko chowamy się ponad Hałą w lesie - dobijamy do szlaku granicznego i tam już wszystko pięknie i ładnie ubite, a więc można jechać. Jedynie na kilku najstromejszych części odcinka tylne koło wyraźnie traci trakcję, ale to nie jest problem, ale zaraz - czemu moje piątki są takie niskie i miękkie? Ups nie wiem, ale nie pora na zastanawianie się, nie dobijam więc jadę dalej.

Na taras widokowy wieży prowadzą kręte szerokie schody. Tworzą one tym samym klimat stricte gotycki. Wyobraźnia ma czas podpowiedzieć, że na górze powinna czekać księżniczka, bo kręte schody ciągną się i ciągną. Błędnik zaczyna szaleć, rzeczywistość mimo okularów zaczyna się rozmywać, jeszcze kilka stopni i będę w całkowitej hipnozie... W końcu jest - nagroda. Naszą Księżniczką jest niepowtarzalny widok. Patrząc na północ i widzę łunę Wrocławia - ok. 100 km, patrząc na wschód widzę Pradziada - 42 km, a Śnieżnik i jego masyw są jak na dłoni. Wieża na Wielkiej Sowie jest pięknie podświetlona, przypomina Wenus, mieni się silnym ciepłym światłem na północnym zachodzie. Nasza wieża kiwa się dosyć mocno od wiatru, zmęczenie patrzy nam do oczu, ale nie możemy się oprzeć pięknu. W myśli mimowolnie zaczyna odtwarzać mi się piosenka "Moja ulubiona pora roku" Edyty Bartosiewicz.

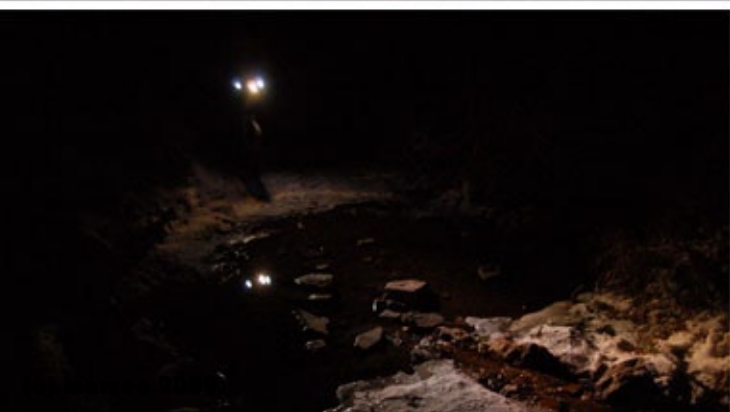
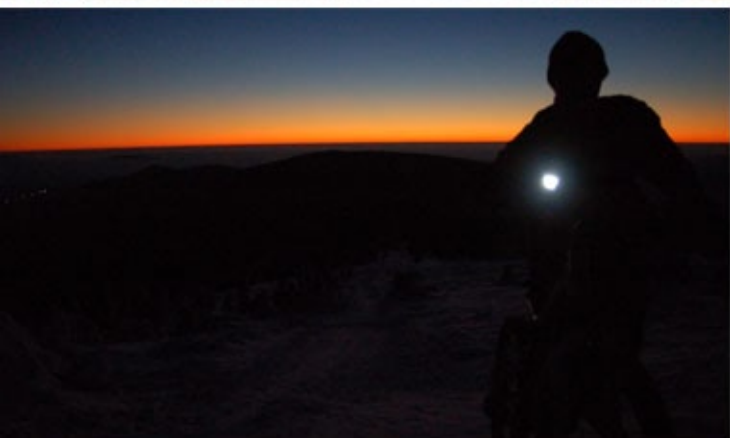
Wraz z poczuciem, że wszechobecne zimno zaczyna przenikać do naszej skóry zabieramy się z góry. Przed nami tylko zjazd, jak dla mnie mało przyjemny - muszę uważać na swoje piątki, aby ich nie



uszkodzić. Jadę asekuracyjnie, Michał odprawia dzięki harce... ot taka namiastka rajdu Finlandii :) W domu jesteśmy po drugiej w nocy - pora iść spać, zamiast iść do łóżek „walimy” się na skóry – Misiek wali się z Morfeuszem na baraniej, a ja na reniferowej :) Nasz dom budzi się z zimowego snu, sople na ścianach zaczynają topnieć (przez noc temperatura w domu wzrasta z -2st. do +6st.).

Ranek: Otwieram swoje ciężkie powieki, sięgam po telefon, o kurcze późno, 9.30, a my jeszcze zawinięci w śpiwory niczym te dwie larwy czekające na lepsze czasy. Chwile nam zajęło zanim się przepoczwarzyliśmy. Plan na dzisiejsze przedpołudnie jest taki: ja patrzę co z Bomberem, a jak już się dowiem, to jedziemy na Czarną Górę zobaczyć, którą drogą uderzyć w nocy. W międzyczasie zamarza woda w kranach, mamy pożar w garażu - kiedy otwieram drzwi, czarny dym bucha odrzucając mnie od nich. Jedna myśl w głowie - zafajczyła się kuchenka, która miała odmrozić rury. No nic, chata stoi, nic mega cennego się nie spaliło. Piątki naprawione - można ruszać. O czternastej jesteśmy u zbroczy Czarnej Góry - tu zabawa trwa w najlepsze, kuligi, narciarze i dwaj urwani z choinki rowerzyści. Hola hola, Ci rowerzyści to przecież my. Jedziemy moją ulubioną drogą, którą opisywałem już nie raz i nie dwa, więc nie będę się rozpisywał o niej. Jedyna odmiana to to, że mamy zimę i śnieg oraz to, że jedziemy aby „obczaić” to z czym nam przyjdzie stoczyć bój już po ciemku.

Na początku idzie zaskakująco lekko, udeptane ścieżki pną się delikatnie pod górę. Przejeżdżamy obok jednej, drugiej, trzeciej nieczynnej nartostrady - krajobraz zupełnie taki jak w Prypeciu, cisza i spokój aż do nartostrady czwartej. Tutaj krajobraz wygląda tak jakby niewyżyci duzi chłopcy dorwali kilka ratraków i mogli się bawić bez ograniczeń armatkami śnieżnymi - co zrobili widać na zdjęciach. Mieliśmy świetną zabawę jeżdżąc po tym lodzie, zwłaszcza ja. Czułem się jak po kilku, no może kilkunastu głębokich... wdechach czystego halotanu ;)



Po chwili zabawy i robieniu fotek ruszamy dalej - jest trochę gorzej - nawiało śniegu i pod warstwą „gipsu” jest kopny śnieg, w którym grzęźniemy. Utrudnia to jazdę na tyle skutecznie, że ponad połowa energii idzie w eter. Mimo to jakoś jedziemy, ale co chwilę stajemy, jak nie możemy ruszyć prowadzimy... ale im jesteśmy wyżej tym jest lepiej - jedziemy coraz dłuższymi odcinkami. Z nieba spadły nam ślady po terenówce - wjeżdżamy w koleinę i raz bardziej, a raz mniej udolnie jedziemy cały czas. Po drodze mijamy co jakiś czas ludzi na biegówkach, którzy entuzjastycznie reagują kiedy widzą dwóch bikerów. Ze szczytu Żmijowca rozpościera się widok, jedyny epitet jakim można go opisać to „rajski”. Właśnie tak sobie to miejsce wyobrażam - góry, śnieg, rowery, bezchmurne niebo i mocne słońce. Dostałem to, na co czekałem od końca wakacji i to w dodatku z niezłą nadwyżką. Jeszcze nigdy tej góry nie widziałem w takiej oprawie, do tej pory kiedy zamykam oczy widzę ten widok. Wszystko to tworzy atmosferę wspaniałego dnia jakim jest Sylwester!

Jedynie o czym teraz myślę to to, aby dotrzeć na szczyt „nim zapadnie ciemność”. Prujemy ile sił w nogach. Tak naprawdę jesteśmy w ogóle nie przygotowani na ten wjazd pod prawie żadnym względem. Przecież mieliśmy jechać nocą, ale wyszło jak wyszło i jedziemy teraz. Total spontan - znowu nie zabrałem cieplejszych ciuchów, jedzenia i oświetlenia, Michał jest w podobnej sytuacji. Kiedy tylko dobijamy do głównego szlaku zaczynam wierzyć, że zdobędziemy szczyt jeszcze za jasności. Szlak jest tak mocno ubity i zmrożony, że jedziemy dużo szybciej niż latem - uwielbiam to uczucie kiedy jadę i wiem, że pod warstwą lodu leży cała masa kamieni, która tym razem nie powoduje wyciskania ze mnie siódmych potów!

Schronisko – o matko, ludzi tu tylu co w weekend pierwszomajowy. Gryziemy twardą jak kamień zmrożoną czekoladę oraz pijemy wodę, w której powoli zaczyna krystalizować się lód. Pod schroniskiem jest ciepło, bo tylko -5st. i to pomimo silnego wiatru. Nad horyzontem widać nadciągający front - nie wróży

on niczego dobrego jeśli chodzi o warunki atmosferyczne w nocy. Wnet zapada decyzja, że w tym roku powrotu tutaj nie będzie - nie jesteśmy aż tak spragnieni hardcore'u, aby wpakowywać się w okrutne warunki.

Tym razem, prawie jak nigdy wiatr nam sprzyja i pomaga w zdobywaniu szczytu - wieje w plecy. Pejzaże otaczającej nas natury są dla mnie, mieszczucha, tak powalające, że nie mogę, po prostu nie mogę się nacieszyć tym co widzę. Z obrazu czerpię ogromną ilość pozytywnej energii, myślę sobie - energii na nowy rok, energii która w najbliższym czasie będzie potrzebna bardziej niż zwykle. Michał trochę odjechał, nadwyżki czasu nie marnuje, sumiennie i dokładnie uwiecznia tą piękną chwilę cykając fotki. Prawdziwy hardcore zaczyna się z chwilą wyjazdu powyżej linii lasu. Gwiżdże okrutnie, od razu czuję, że lekka kurtka i długa rowerowa koszulka to za mało, aby uchronić się przed dziko pędzącymi masami powietrza. Nasz śnieg zamienił się w taflę przemrożonego śniegu, więc trakcja jak po betonie, jedziemy w najlepsze.

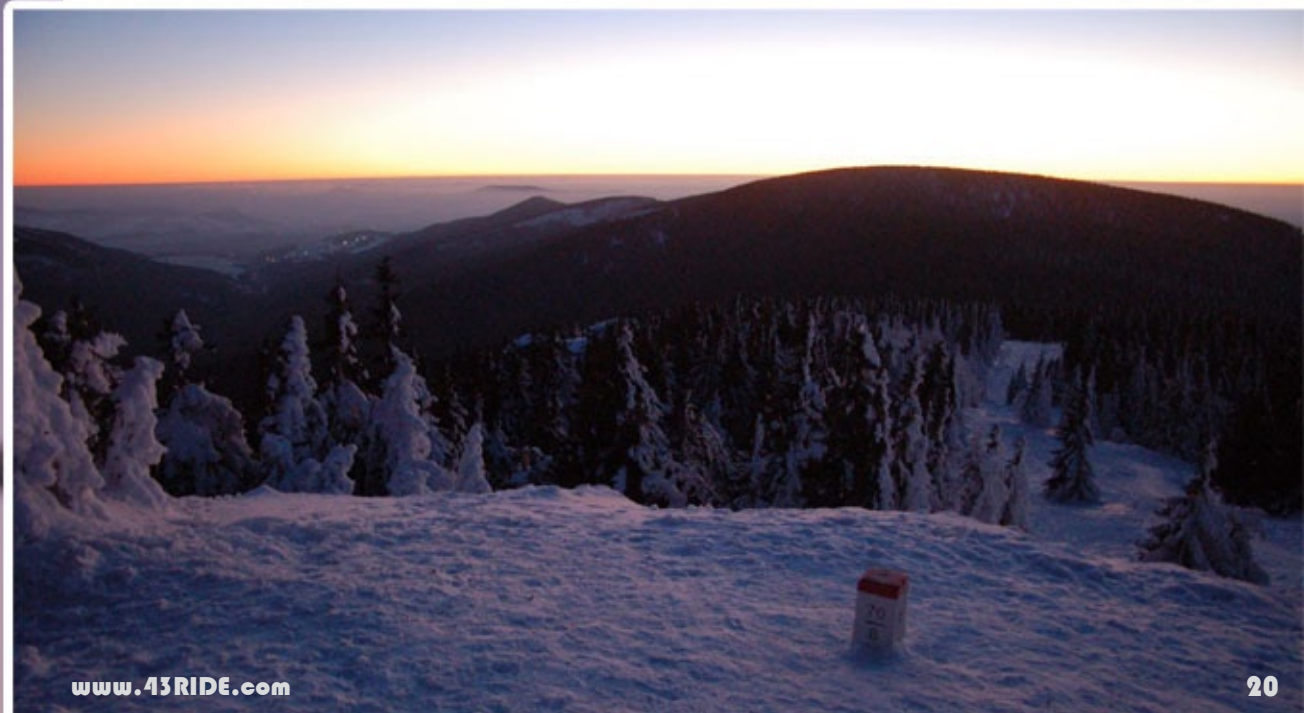
Szczyt: Kiedy docieramy widać dosłownie dwa światy. Ostatnie blaski ciemno-pomarańczowego słońca, które chowa się za zachodnimi szczytami, delikatnie oświetlając kopułę i nasz szlak. Reszta jest zupełnie ciemna, pozbawiona wyrazu i życia. Tam jest już „nowy 2009 rok”. Podczas zjazdu dmucham w piątki, aby ich przypadkiem nie dobić, w tym czasie bardzo się wychładzam - trzeba się czym prędzej ewakuować. Zima to jedyna okazja, aby linia naszego przejazdu była prawie idealnie prosta. Światelko, które mam powoli zaczyna się przydawać w oświetlaniu lodowej tafli, oczy łzawią, ale co tam. Jedziemy, jest w końcu sylwester i bawimy się naprawdę szampańsko. Michał urywa mocowanie lampki w kierownicy, więc trzyma ją w ustach. Sielanka jak dla mnie skończyła się w chwili kiedy żółty szlak odbijał w prawo do Kletna. Musieliśmy jechać inną drogą, aby dojechać do Voyager'a zaparkowanego pod Czarną Górą. Brak światła i przyczepności nadaje naszemu wyjazdowi odrobinę



pikanterii. Nie było jak przycinać, rzucało nami od lewej do prawej bez opamiętania. Ten kawałek trasy absolutnie nie przypadł mi do gustu, zwłaszcza że zjeżdżaliśmy powoli i ze 20 minut. Robi się mi coraz chłodniej i już jestem na etapie kiedy chciałbym podjeżdżać, a nie zjeżdżać, byle tylko przez moment było cieplej, a do tego prawie nic nie widać.

W końcu, w aucie można założyć cieplejsze buty, napić się ostatni raz pepsi (od nowego roku nie piję) oraz założyć bluzę pod polar i zmienić przepoconą koszulkę. Biały wehikuł odpala bez problemów, jedziemy do domu. Jest po osiemnastej, a my jeszcze chcemy pojechać raz na Borówkową. Nocna eskapada odcisnęła piętno zmęczenia na nas, Śnieżnik także, a po obiedzie jesteśmy tak zmęczeni, że brak nam wigoru i pada pomysł, aby iść spać. Ale hola hola jest Sylwester!!!! Nie można iść spać!!!! Nie w taki dzień!! Postanawiamy, że jednak coś zrobimy, ja chcę zreanimować piątki - mimo wszelkich prób nie udaje mi się - więc endurowanie odpada - pozostaje nam tylko iść pieszo na wieżę.

Tuż przed północą jesteśmy nieopodal szczytu Borówkowej, rowery w domu, a my po raz pierwszy od początku naszej znajomości poszliśmy gdzieś pieszo (!), a jeździmy razem od czterech lat. Znad szczytów świerków wylania się wieża, mieni się niebieskim, zimnym światłem setek diod. Ogrom ludzi przyszło właśnie tutaj witać Nowy Rok. Wieje okrutnie, z tarasu, na którym już nikogo nie da się upchać, widać samą mgłę i chmury. To była dobra decyzja, aby tym razem zostawić rowery w domu, wiatr i mróz dałyby nam do wiwatu i nic byśmy nie zobaczyli. A tak i pojeździliśmy i zobaczyliśmy piękne widoki :) Mam nadzieję, że 2009 rok odwdzięczy się nam za godne przywitanie pomyślnością i jakąś super enduro przygodą. Już nie mogę się doczekać wielodniowej tułaczki po górach...





# OBOZY ROWEROWE, spasób na wakacje?

Tekst: Zbyszek Nowicki

Zdjęcia: archiwum Bike-Camp

Okres zimy za nami, nadeszła wiosna i czas pomyśleć o wakacjach / urlopie. Przeglądając różne miejsca, do których warto się wybrać w tym czasie, pomyślałem że może warto wyluzować się i być może skorzystać z zorganizowanego obozu rowerowego. Przeglądając ubiegłoroczną ofertę postanowiłem przefiltrować obozy **BIKE-CAMP**.

Aby dowiedzieć się opinii na temat ubiegłorocznych obozów i całokształtu dotarłem do kilku uczestników - nie było to łatwe, ale dla chcącego nic trudnego ;) Poniżej przedstawię wypowiedzi kilku z nich, warto nadmienić też, że wypowiedzi pensjonariuszy obozów były dobrowolne i niewymuszone ;)

## **Paweł Brzezoń:**

*"Jestem stałym bywalcem obozów rowerowych organizowanych przez biuro "Azymut". Obozy realizowane są w świetnych bike-parkach jak np. Winterberg czy Leogang, gdzie każdy znajdzie coś dla siebie. Uczestnikom towarzyszy doświadczona kadra, która służy pomocą oraz radą i można się od niej wiele nauczyć. Do tego wszystkiego na obozach panuje fantastyczna atmosfera."*

## **Koper:**

*"Już trzeci raz mam zamiar pojechać na obóz organizowany przez chłopaków z Bike-Campu. Atmosfera, tak jak i organizacja, z roku na rok jest coraz lepsza, jest to świetna okazja dla tych, którzy już coś umieją i chcą wykorzystać zdecydowanie lepsze warunki do jazdy w europejskich Bike-Parkach, jak i dla tych, którzy chcą się nauczyć czegoś nowego. Pomocni opiekunowie zawsze służą dobrą radą. Spokojnie mogę polecić każdemu wyjazd do Leogangu ze względu na ogromne dirty i wspaniałe trasy, jak i do Winterbergu gdzie przez całe dni można siedzieć na torze slopestyle'owym, a i tak się to nie nudzi!"*

## **Michał Sowa:**

*"Uczestniczyłem w 2 obozach, w Leogang i w Winterberg. Na obu super się bawiłem. Trasy świetnie przygotowane, każdy znajdzie coś dla siebie. Panowała naprawdę super atmosfera. Szczerze polecam taki wyjazd. Można się wiele nauczyć pod okiem super instruktorów, jak i dobrze zabawić. Jeżeli chodzi o warunki zakwaterowania, transport i wyżywienia to były naprawdę na bardzo wysokim poziomie. PS. Pozdrowienia dla najlepszych instruktorów pod słońcem, czyli Chudego i Groochy!"*

**Maro:**

„Mogę z czystym sumieniem polecić każdemu obozy rowerowe organizowane przez Bike-Camp. Obóz w Winterbergu oferuje możliwość doskonalenia swoich umiejętności na trasach, których nie znajdziemy u nas nigdzie w kraju. Jest to zdecydowanie najlepsza miejscówka, po której jeździłem. Tam każdy znajdzie coś dla siebie, w zależności od umiejętności i stylu jazdy, trasy są zadbane i dobrze przemyślane. Świetna organizacja, atmosfera panująca na obozie i podejście pełne profesjonalizmu, za to największy plus.”

**Kraja:**

„Bike-Camp to świetna okazja do spędzenia wakacji z rowerem. Jeżeli lubisz uprawiać kolarstwo ekstremalne to obóz jest dla Ciebie. Istnieje możliwość pojeżdżenia po trasach FR/DH jak i 4X/singletrack oraz polatania na ziemnych skoczniach typu dirt jump. Również jest to okazja do pojeżdżenia po kultowych wręcz miejscówkach w Europie jakimi są Leogang i Winterberg.”

**Filip:**

„Jako uczestnik z czystym sumieniem mogę powiedzieć, że obozy Bike-Camp to full profeska jeżeli chodzi o organizację (przewóz rowerów, zakwaterowanie, organizacja zajęć etc.). W tym roku ponownie byłem pośmigać w Leogangu, naprawdę świetna miejscówka do jazdy i kozackie widoki. Ekipa stara, sprawdzona i znana, czyli po prostu jest się z kim pośmiać i pojeździć. Żeby nie było tak kolorowo to podróż jest bardzo nudna i długaaaaaaa, pogoda w kratkę, a miejscowość to typowa wioska, która nie dostarcza żadnych rozrywek nocnych. Jeżeli chcesz zorganizować imprezę na własną rękę po wszelakie artykuły musisz wybrać się do sklepu oddalonego o 5km! hehehe.”

**Adaś Wiśniewski:**

„Obozy rowerowe Bike-Campu są organizowane przez Biuro Turystyczne Azymut i ekipę Mud-Brothers - czyli przez ludzi, którzy podzielają i pomagają w rozwijaniu naszej pasji jaką jest jazda na rowerze. Profesjonalna, a zarazem wyluzowana kadra, potrafi słabszym pomóc wyeliminować ich błędy i dopracować technikę, a tym lepszym pokazać myki godne profesjonalistów. Jazda w świetnym towarzystwie, organizacja bez zarzutu i cały klimat, który łączy normalny obóz i wyjazd z ziomkami w góry. Obozy w świetnych miejscach i ze świetnymi ludźmi. Gorąco polecam wszystkim zajawkowiczom!

**W tym roku ceny na takie obozy wynoszą odpowiednio:**

- Leogang 31.07-09.08.2009, 08.08-17.08.2009 – 1650 PLN
- Winterberg 10-19.08.2009, 17-26.08.2009 – 1650 PLN
- Jasna 20-27.06.2009 – 1250 PLN
- Kluszkowce 28.06-05.07.2009, 22-29.08.2009 – 880 PLN

Więcej zdjęć z miejsc obozowych i szczegóły oferty znajdziecie na [bike-camp.pl](http://bike-camp.pl)



# Lifestyle

Tekst: **Andrzej „RAF” Marchlewski**  
 Zdjęcia: **Adam „TRphoto” Dauksza - trphoto.pl,**  
**Magda „Meg” Frukacz - hcsquad.pl**

WTF?! Jest 3 w nocy, a ja odpalam laptopa i piszę... Nie mogę spać, bo poproszono mnie dziś, a właściwie zaproponowano, czy nie napisałbym czegoś na temat lifestyle'u w MTB.

Aż nie mogę spać, tyle różnych myśli kłębi mi się w głowie... Ale o co tak naprawdę chodzi? czym jest ten lifestyle? Z angielskiego jest to styl życia, a z forum? Fryzura, buty, spodnie... Chwila chwila!! Im się chyba coś pomyliło!?? Fryzura, buty, spodnie to przecież moda! Jak już przy angielskiej terminologii jesteśmy to "fashion" ;)

To chyba niekoniecznie jest tak, że lifestyle kolarstwa grawitacyjnego to rurki, kolorowe bluzy i czapki new ery. Na pewno są jakimś tam elementem, który zaspokaja potrzebę wyróżnienia się z wielkiego bezbarwnego tłumu i wpasowania się w inny tłum... ale to nie jest styl życia!







Choć na scenie rowerowej siedzę, a właściwie jeżdżę, od dość niedawna, bo od 2003 roku, a jak wiemy początki grawitacyjnego kolarstwa w Polsce sięgają lat 90-tych ubiegłego wieku. Tym samym miałem okazję obserwować ewolucję sceny dirtowoslopestylowej w Polsce, a co za tym idzie styl życia chłopaków rozbijających się po niej praktycznie od samego początku. Przez ten czas wiele rzeczy bardzo się zmieniło. Papiężowi wraz z długością włosów przybyło tytułów, Fuji ma węższe spodnie, Waldo ma 4 tytanowe implanty w barku, a Elvis rozwalone kolano...



Zdjęcie po prawej: **Meg**  
Pozostałe zdjęcia: **TRphoto**

(b) marzec 2009

[www.43RIDE.com](http://www.43RIDE.com)



pracę, przyjeżdża co roku na MTBMX do Milanówka? Dlaczego ja, po powtórny złamaniu ręki, nie dam sobie z tym spokoju? Dlaczego Szwed po tak ciężkich wypadkach i przejściach nadal chce wrócić? Dlaczego wiążemy swoją przyszłość zawodową z rowerem?

A nawet jeśli nie, to i tak nasza kariera zawodowa będzie jedynie środkiem, który pozwoli nam dalej jeździć! Ten cały lifestyle, o którym tak się krzyczy na forum sprowadza się "jedynie" do przyjemności z życia czerpanej całymi garściami. Ten lifestyle to najlepsi koledzy jakich mam, których poznałem na zawodach, ludzie którzy są rozsiani po całej Polsce, których nie zamienił bym na nic i na nikogo innego! Ludzie, którzy Cię rozumieją, wspierają, z którymi można się powygłupiać. Dlaczego jeździłem na zawody wiedząc, że i tak nic tam nie wygram? Bo tam są Ci ludzie, najlepsi znajomi, Ci z którymi się rozumiesz, dla których liczy się maksymalna przyjemność z jazdy.

Wciąż jest jednak jedna rzecz, która się nie zmieniła, radość z jazdy! Coś co powoduje, że na ich twarzach pojawia się uśmiech. Błazenada, wspólne wypadki do galerii sztuki, alkohol w klubach, hałaśliwa muzyka, a przede wszystkim każda wolna chwila spędzona na rowerze. Dlaczego nie można przestać jeździć? Dlaczego nawet Wariat, który po wypadku (na rowerze zerwał praktycznie wszystkie więzadła w kolanie) nie może jeździć na rowerze i mimo, że jeździ sobie BMW i ma dobrą



I jedyny punkt wspólny dla nas wszystkich, to dobra zabawa z przyjaciółmi na rowerze oraz poza nim. Nic więcej nie ma tu znaczenia, żadne czapki, spodnie, klapki, nawet triki! To wszystko się nie liczy, gdy dobrze bawisz się ze znajomymi pokonując kolejne bariery, kopiając nowe trasy, planując wyjazdy, wspominając minione sezony i oglądając stare filmy.



To jest właśnie freeride, a nie jakiś tam lifestyle, gdzie u każdego jest on nieco inny, każdy je co innego na obiad, lubi inne kolory, inne smaki, nosi glany lub trampki... i ta jedyna wspólna rzecz, to nie żaden lifestyle, moda czy styl. To tylko wolność i radość z jazdy jaką daje nam sport, który dla wielu nie jest już tylko sportem...



Zdjęcie po prawej: Meg  
Pozostałe zdjęcia: TRphoto

# ZAZÓLKIEW

Tekst: **Jakub Janowski**  
Zdjęcia: **Sebastian Kita,**  
**Marcin Baniel,**  
**Łukasz Snopek**



Zażółkiew, mała wieś pod Krasnymstawem, nieopodal Zamościa i Chełma. W lesie, który nazywa się „Namu-le”, pośród drzew i pagórków jeździ sobie aż dwóch riderów uprawiających FR i DH. Oczywiście nie licząc osób przyjezdnych, które od czasu do czasu zaszczycają ich swoją obecnością. Siłą dwóch, trzech łopata wyznaczamy nowe trasy - wszystko to, czego potrzeba, aby się rozwijać i dobrze bawić. Podziękowania należą się też Kubie Rutkowskiemu z Chełma, który pomaga nam przy budowie tras.

W naszym lesie nie ma jakiś szokujących zjazdów, ale płasko jak na patelni też nie jest. Średnia długość tras to 300-400 metrów, a osiągnięte prędkości to 15-60 km/h. Bardzo w głąb lasu jest fajny teren, na którym są różne hopy, dropy, gapy. Ogólnie jest tam miejsce umożliwiające zrobienie czegoś większego i miejscami pozwalającego na szybszą jazdę.



Trasa FR wygląda tak: na samym początku jest hopa (coś w stylu dirtowej, ale na pochyłym terenie - dosyć osobliwa i mrożąca krew w żyłach), ma jakieś 6 metrów. Następnie jest drewniany 6-metrowy double z drewnianym wybiciem i wysokim zeskokiem, napędzającym na następną hopę, którą jest hip w prawą stronę. Swoją drogą jest to bardzo przyjemna hopka i wszyscy się nią zachwycamy. Za owym hipem stoi konstrukcja drewniana, na którą trzeba wskoczyć - wybicie jak i lądowanie jest z ziemi - taki mały element slopestyle, można ją np. przejechać manuałem. Następnie kręcimy ile fabryka dała, aby mieć prędkość na step-downa, na którym lata się 10-16 metrów w dal i jakieś 3-4 metry w dół. Po stepie można pojechać prosto na 9-metrowego double'a lub odbić w prawo na przyjemnego ns-dropika. Trasa jest z małą ilością zakrętów, ale momentami jest bardzo szybka. Tutaj trasa się kończy, choć w planach jest budowa jeszcze jakiegoś elementu, gdyż prędkość nadal jest spora.

Owa trasa posiada kilka rozwidleń - skręcamy w prawo lub w lewo za hipem, lub za drewnianym boxem. Rozwidlenia oferują przyjemne zakręty i jeszcze przyjemniejsze hopy / gapy - w ofercie są dwa "fox gapy" - jeden 1,5x4,5m, drugi 2x6m. Warto tutaj zaznaczyć, że ten drugi jest o wiele trudniejszy i bardziej niebezpieczny. Ich nazwy wzięły się stąd, że przelatujemy nad lisimi norami ;) Jest też mała sekcja z kamieniami w drodze na mniejszego lisiego gapa.



Ogólnie trasy są bardzo przyjemne, zarówno dla riderów bardziej zaawansowanych jak i początkujących. Są bardzo płynne - w zasadzie można je przejechać bez dokręcania, oczywiście z trochę mniejszą prędkością. Opisanie wszystkich elementów w sposób dokładny wymagałoby naprawdę sporo miejsca, a warto też wspomnieć, że do trasy są ciągle dodawane nowe rozwidlenia. W planach mamy także budowę trasy DH, która ma powstać w sąsiedztwie trasy FR. Na wiosnę ruszamy z budową ;)

Natomiast w dolnej części lasu posiadamy dwie traski downhillowe, z elementami FR. Pierwsza trasa zaczyna się serią dziesięciu małych band jedna po drugiej, następnie mamy lekki zakręt i najeżdżamy na przyjemny mały drop z ziemi i wpadamy do wąwozu - jazda po traversach, muldach, korzeniach, kamieniach, do tego kilka zakrętów. Traska jest przyjemna i bardzo urozmaicona. W sąsiedztwie pierwszej trasy położona jest ścieżka nr 2 - mamy tutaj całkiem spory "zasysacz", sekcje kamieni, slalomy między drzewami. Następnie dajemy ile fabryka dała i wjeżdżamy w lekko profilowany zakręt, po którym mamy bardzo przyjemny 6-metrowy double. Następnie wpadamy do ciekawego wąwozu, w którym jeździ się po jego ściankach - w sumie takich ścianek / zakrętów jest sześć.



Zapraszamy serdecznie na nasze trasy - na pewno nie pożałujecie ;)

W razie czego tu są nasze dane kontaktowe:  
email:

- [sebonk@wp.pl](mailto:sebonk@wp.pl)

- [jakubjanowski1@gmail.com](mailto:jakubjanowski1@gmail.com)

pinkbike:

- [suupers.pinkbike.com](http://suupers.pinkbike.com)

- [benqboss.pinkbike.com](http://benqboss.pinkbike.com)

# Biała Podlaska - dirt Cepelin

Tekst i zdjęcia: [Piotr Jarocki - picasaweb.google.pl/identiti.rider/](http://Piotr Jarocki - picasaweb.google.pl/identiti.rider/)



Biała Podlaska to niewielkie miasto położone przy wschodniej granicy Polski. Nie ma tutaj zbyt wielu atrakcji turystycznych, ale przecinają się ważne trasy drogowe oraz kolejowe. Całe miasto jest zupełnie płaskie, więc żadnych tras DH czy FR też nie spotkamy.





Od kilku lat jeździliśmy w parku Radziwiłłów. Ów park jest uznany za zabytek, a do tego jest beznadziejnie administrowany. Mieliśmy tam jedną hopkę, parę małych gapów i step-down. Jazda w parku nie była najprzyjemniejsza, ziemia była zła, a administrator niszczył to co wykopaliśmy i przy okazji wzywał policję. Rok temu byliśmy o krok od wybudowania (wspólnie z Urzędem Miasta) skateparku z dirtami, ale niestety skończyło się tylko na planach... a za pieniądze przeznaczone na budowę skateparku zostały stworzone boiska do piłki nożnej, na których i tak nikt nie gra...





W ostatnie wakacje jeden z naszych kolegów rzucił pomysł zbiórki pieniędzy i wybudowania dirtu na jego działce, która znajduje się kilka kilometrów za miastem. W ten sposób powstał "Cepelin". Pewnego dnia koparka wjechała na teren i zaczęliśmy budowę. Wpierw miał powstać speedbox, ale po paru dyskusjach doszliśmy do wniosku, że taniej i bezpieczniej wyjdzie nam budowa ziemnej rozpędzajki. Gdy skończyliśmy budowę rozpędzajki, wzięliśmy się za pierwszy double, potem był step-up, a następnie stoliki, które niestety nie wyszły najlepiej. Na koniec zostawiliśmy jeszcze quater. Spełnia on dwa zadania: osłania trochę dirt od drogi oraz spełnia rolę przeszkody, na której można zawracać. Na nasze szczęście trafiła nam się bardzo dobra ziemia i łatwo było wszystko wymodelować.

W okresie wakacji jeździliśmy tam codziennie, obok dirtu jest mały lasek, w którym można się schować przed słońcem. Miejscówka jest w ciągłej rozbudowie, w tym roku planujemy powiększyć stoliki i może wybudować coś jeszcze. Jak na razie miejscówka się rozkręca, o jej zniszczenie nie mamy się co bać, bo leży na prywatnej działce, a za rok może uda się zorganizować jakieś lokalne zawody.



# NIEOFICJALNA LIGA RYBNIKA

*Tekst: Artur Nowakowski*

*Zdjęcia: Artur Nowakowski, Adam Skupień,  
Adam Suchorab - [madas.carbonmade.com](http://madas.carbonmade.com)*



Pomysł na Nieoficjalną Ligę Rybnika był prosty: zorganizować zawody dla lokalnej społeczności four-crossowców. Końcowy efekt przerósł moje wszelkie wyobrażenia, ale od początku...

Zaczął się na forum, zima doskwierała, głód jazdy na rowerze był coraz silniejszy, aż w końcu ktoś rzucił pomysłem zrobienia podwórkowych zawodów. Bez wielkiej promocji, bez pieniędzy na organizację i tym podobnych spraw. Wszystko co mieliśmy to forum i chęci. Na szczęście to wystarczyło. Szybko ustaliliśmy formę, terminy, śmieszłą kwotę 5zł na wpisowe i podstawowe zasady. Impreza miała nosić nieco dziwnie brzmiącą nazwę „Nieoficjalna Liga Rybnika 4x”, choć chyba nikt nie wierzył, że kiedykolwiek będzie coś takiego jak Liga Oficjalna. Człon „nieoficjalna” miał jednak chronić przed wyobrażeniami konsekwencji prawnych. Że niby karetka? Zgody rodziców? Księgowość? „Nieoficjalna”, czyli trening w rodzinnym gronie... i wszystko jasne :)

Pomysł cyklu spotkał się z wielkim entuzjazmem rodzimej ekipy. Potrzebne były zawody, na których będzie mógł wystartować każdy. Gdy myśleliśmy o naszej imprezie, jedynym cyklem zawodów 4X w Polsce była Superliga, a na wyjazd na takie zawody niewielu mogło sobie pozwolić. Albo wiek nie ten, albo pieniędzy brak, albo rodzice w życiu się nie

zgodzą. Poczuć smak rywalizacji to wspaniałe przeżycie, więc wspólnymi siłami zapragnęliśmy stworzyć sobie tę możliwość. Pozostałymi celami imprezy było oczywiście obycie ze ściganiem się dla tych, którzy na zawody jeździli oraz propagowanie four-crossu wśród młodzieży. Cykl miał mieć bardziej formę rozrywki niż rywalizacji i nie miał zasługiwać na większą uwagę. Dobrą rozrywką był, a że zdobył większą uwagę i znaczenie niż mogłem się spodziewać?

Pierwsze zawody zaplanowaliśmy na 31-go marca 2007. Tydzień przed, zaczęliśmy propagandę wśród ludzi. Newsy na stronie internetowej, gadu-gadu, poczta pantoflowa, wydrukowaliśmy też kilkadziesiąt plakatów i porozwieszaliśmy na mieście. Koszty? 15zł wydaliśmy na plakaty, 5zł na zipy, ktoś wydrukował numerki, kto inny załatwił ich laminowanie, a jeszcze kto inny pospawał mechanizm bramki startowej (nawiasem mówiąc zrobił to godzinę przed zawodami i w sumie czekanie na bramkę stało się już tradycją). Na zawody zapisało się dwudziestu zawodników. Cykl Nieoficjalnej Ligi Rybnika rozpoczął się na dobre. Oczywiście prócz rybniczian nie mogło zabraknąć zaprzyjaźnionej ekipy z Kędzierzyna, która zawsze chętnie przyjeżdża na NLR. Pierwsze zawody, pierwsze emocje, pierwsze punkty do klasyfikacji generalnej.

Oj właśnie... klasyfikacja generalna. To ona stała się głównym powodem zmiany charakteru cyklu z rozrywkowego na rywalizacyjny. Przede wszystkim liczy się respekt na własnym podwórku! Cóż może być piękniejszego niż zdrowa rywalizacja z kumplami, z którymi na co dzień trenujesz? Wyjeżdżasz na jakieś krajowe zawody i nie masz pojęcia, czego się spodziewać, najczęściej nie znasz ludzi, z którymi będziesz walczyć, a na takiej lokalnej imprezie to zupełnie co innego - tu znasz wszystkich. Wszyscy jeżdżą na podobnym poziomie i to w dużej mierze sprawiło, że wszystkie imprezy były strasznie wyrównane, pełne walki i emocji. Przed zawodami każdy mógł zrobić sobie jasne założenia typu „dzisiaj przegram z nim!”, „dzisiaj pokonam tamtego”. Chęć pokazania czy też sprawdzenia swojej pozycji na lokalnej arenie sprawiło, że Nieoficjalna Liga Rybnika stała się ważnym elementem kalendarza wielu tutaj rowerzystów. Dla niektórych były to jedyne zawody, na których mogli się pościgać i zarazem wzmacniało to charakter naszej offowej imprezy.

W sezonie 2007 odbyło się 7 imprez NLR. Z wpisowego uzbierało się około 300zł i miejscowy sklep rowerowy podarował nam kilka nagród za dwukrotność tej kwoty. Mogliśmy więc obdarować pierwszą ósemkę generalki różnymi gadżetami. Zwycięzcą pierwszego cyklu Nieoficjalnej Ligii Rybnika został Łukasz Baran z Kędzierzyna-Koźle! Żeby nie było tak kolorowo dodam, że z frekwencją na niektórych edycjach różnie bywało... Rok 2007 w Rybniku obfitował niestety w liczne kontuzje. Zaczęło się od złamanego kręgosłupa i w konsekwencji jazdy na wózku. Potem były ręce, obojczyki, no i we wrześniu jeszcze Frutis złamał kręgosłup.

Cała ta seria miała pewnie wpływ na psychikę zawodników i z dystansem podchodzili do ścigania. Ale nie było aż tak źle! Szesnastu zawodników gotowych do ścigania się w NLR zawsze się znalazło :)

Strach o frekwencję sprawił, że nie byliśmy pewni, co do organizacji NLR 2008. Bogatsi jednak o doświadczenia ubiegłego sezonu zaryzykowaliśmy. Zmniejszyliśmy liczbę imprez do czterech, podwyższyliśmy wpisowe do 10zł i nawiązaliśmy kontakt z miejscowymi mediami, które chętnie informowały o zawodach. Cykl wypadł świetnie. Wyższy poziom, jeszcze więcej emocji, jeszcze większe oczekiwanie na każdą edycję. Ostatecznie w klasyfikacji generalnej znalazło się 39 zawodników. Z wpisowego, dzięki uprzejmości pewnej pani i wsparciu sklepu rowerowego, na zakończenie ufundowaliśmy czeki na zakupy w sklepie rowerowym o wartości 200zł za pierwsze i 50zł za ósme miejsce w generalce. Dobry klimat zawodów sprawił, że po sezonie 2008 impreza nabrała już tradycyjnego dla lokalnych liderów znaczenia i wielu nie może się już doczekać trzeciej edycji cyklu.

Kiedy rozpoczynaliśmy NLR, podchodziłem do tych zawodów jak do dobrej zabawy. Teraz jest to dla mnie bardzo ważny cykl, a dyplom za 6 miejsce w generalce 2008 jest rzeczą, z której jestem ogromnie dumny. Chciałbym w tym sezonie powtórzyć lub poprawić ten wynik. Z niecierpliwością czekam na kwiecień i na możliwość ponownego sprawdzenia swoich sił na tle kolegów. Ten aspekt właśnie sprawił, że cykl ten tak bardzo mnie zaskoczył. Offowa, lokalna impreza stała się bardzo ważnym elementem w życiu większości rybnickich riderów!





Przy okazji, pragnę zaprosić wszystkich four-crossowych zapaleńców, dla których liczy się dobra zabawa i niekonięcznie nagrody. Jeśli macie ochotę pościgać się na takich offowych zawodach to przybywajcie do Rybnika. W tym roku cykl zmienia nazwę na lepiej brzmiący „Rybnik Four Cross Cup”, jednak zasady i forma zostają takie same!

Wszelkich informacji szukajcie na stronie [www.chr.rybnik.pl](http://www.chr.rybnik.pl)

# Zimowa foto sesja

Tekst i zdjęcia: Paweł „Papo” Klimek



Dzień jak codzień. Obudziłem się rano, za oknem standardowo szaro, chlapa, lód i ogółem syf. W lesie syfu takiego nie ma, ale za to jest sporo lodu i zmrożonego śniegu. Za pójściem na rower przemawiały trzy rzeczy: przetestowanie nowej ramki, zaliczenie nowo powstającej miejscówki w Sopcie zwanej „Green Hill” (jak nie ma śniegu to jest tam mega zielono od mchu) oraz przetestowanie nowej lampy do aparatu. Dogadaliśmy się z chłopakami po co, dlaczego, o której i w drogę!



Dojazd opóźniał głównie mróz i lód, ale dojechaliśmy na miejsce pierwszego stopa w miarę na czas, gdzie odebrać miał nas Maczo. Pojechaliśmy dalej. Gdy tylko zjechaliśmy z asfaltu na szuter, nie zapomnę jak Maczo powiedział: "tylko ostrożnie, bo ślisko", zapedałował parę razy po czym stanął bokiem i o mało nie przejechałem mu po rowerze. Dziesięć minut później byliśmy już na miejscówce. Rozstawiłem sprzęt, sprawdziłem czy wszystko działa, działało :) O dziwo jak tylko się rozstawiłem cyknałem parę fot pomiarowych i wyszło zajebiste słońce.





Jeździło się ciężko, bo praktycznie po lodzie, ale wiadomo, jest aparat to każdy się spina jak może. Zrobiłem kilka fot, po około godzinie zacząłem już zamarzać, więc spakowałem sprzęta. Pośmigaliśmy trochę i koło godziny 14 zaczęliśmy się zwiijać do domu. W domu szybki wybór ujęć, które wyszły, lekka obróbka. Foty z dnia, który miał być szary i ponury, a był jednym z lepiej ostatnio spędzonych dni zimy.



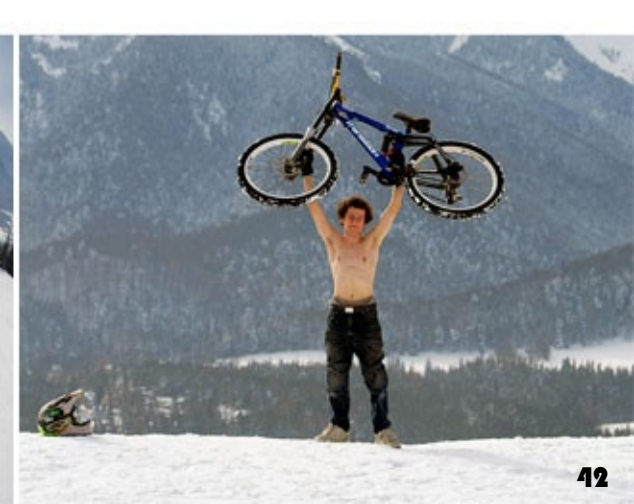


# Zimowy Trip do Zakopanego

Tekst: „Szczęki”

Zdjęcia: **Tomasz Rakoczy** - [tommysuperstar.com](http://tommysuperstar.com)

Wytripowaliśmy do Zakopanego, w składzie Mongoł, Tommy i ja (Szczęki). Celem naszej podróży była wielka hopa dla narciarzy i snowboardzistów, na której odbywały się mistrzostwa Polski w freeskiingu - PFO. Wiedzieliśmy tylko tyle, że wybicie ma 2 metry wysokości i 15 metrów płaskiego stołu do przelecenia. Po dwugodzinnej podróży pksem z ogrzewanymi fotelami, byliśmy w Zakopanym. Poszliśmy pod Gubałówkę i na górze byliśmy już o 9.00. Widok na Tatry był powalający, słońce, duża widoczność, to było epic! Było tak ciepło, że zrobiliśmy kilka nagich zdjęć i zaliczyliśmy po skoku rozgrzewającym na małej 5 metrowej hopce. Po sprawdzeniu prędkości na dużej hopce i obczajeniu całej hopy oddaliśmy pierwsze skoki. Najgorsze było to, że po 3 godzinach zabawy musieliśmy skończyć jazdę, bo śnieg zaczął topnieć i koła zaczynały 'pływać' na najeździe. To był udany wypad w góry, zresztą obadajcie foty...



# YOUNG GUNS

Na zdjęciach: Natan, 10 lat  
Zdjęcia: Konrad Grzegorzulka  
[picasaweb.google.com/konrad.grzegorzulka/](https://picasaweb.google.com/konrad.grzegorzulka/)





## JULEK „JULO” SOKOŁOWSKI

Rozmawiał: **Adam Woźniak**

Zdjęcia: **Adam Woźniak - awozniak.com**

**Na początek przedstaw się czytelnikom...**

Nazywam się Julek Sokółowski, mam 16 lat i pochodzę z Warszawy.

**Dlaczego wybrałeś rower, a nie inny sport?**

Próbowałem kiedyś jeździć na deskorolce, ale jakoś nie bardzo mnie to kręciło. Gdy zobaczyłem moich kolegów, którzy jeździli na rowerach wyczynowych, stwierdziłem, że chciałbym tego spróbować i tak to się zaczęło.



## Od jak dawna jeździsz i jaki styl jazdy preferujesz?

Jeżdżę już około 2,5 roku. Na początku jeździłem tylko w strecie, ale całe życie nie można jeździć po krawężnikach. Kiedyś pojechałem na hopy i tak już zostało.

## Najciekawsza miejscówka na jakiej przyszło Ci jeździć do tej pory?

Zdecydowanie był to bike park w Leogangu w Austrii. Są tam trasy zjazdowe, freeride'owe, hopy, dropy i tym podobne. Jednym słowem, jest tam dosłownie wszystko!





# YOUNG GUNS



**Co możesz powiedzieć na temat osób jeżdżących na małych kołach i dyskryminacji przez nich MTB - spotkałeś się z tym?**

Myślę, że to na jakich kołach się jeździ to tylko i wyłącznie kwestia gustu. Jak komu pasuje. Byłem kilka razy przy takiej sytuacji, gdzie ludzie na MTB obrażali BMX (i vice versa). Nie ukrywam, że chciałbym mieć BMX'a jako drugi rower. Osobiście nie przeszkadza mi to, że moi koledzy jeżdżą na małych kołach - jeśli im to pasuje, to czemu nie.

**Gdzie jeździsz w zimę gdy jest mokro/deszczowo, bądź wszystko jest zasypane śniegiem?**

Gdy spadnie śnieg - staram sobie go odgarnąć i jeździć na hopach, lecz kiedy pada deszcz to zazwyczaj nie jeżdżę w ogóle. W moim mieście nie ma krytego skateparku (obecnie - przyp. red.), więc od czasu do czasu jeździmy z ziomkami na kryty skatepark do Białegostoku.

**Niektórzy twierdzą, że starasz się naśladować Papieża, inni zaś, że Kraję - czy to prawda i jak ty się do tego odnosisz?**

Jeśli chodzi o Kraję, to odpowiedź brzmi NIE. Nie chcę go naśladować, to jest mój dobry kumpel, z którym zawsze można pojechać na zawody. Z kolei jeśli chodzi o Papieża - tak to prawda. Prawie od początku mojej jazdy był moim idolem, chciałbym jeździć jak on i myślę, że nie tylko ja.

**Powiedz w dwóch słowach co sądzisz o:**

Kraja - niezły popierdol  
Papież - uwielbiam jego jazdę  
Martin Söderström - chciałbym jeździć jak on  
Pikap - najlepsza trójka w mieście

## Jakie masz zainteresowania poza rowerem?

Poza rowerem nie mam jakichś innych zainteresowań. Hm... czasem lubię też poskakać na hułajnodze :) Ogólnie to obecnie chodzę do szkoły (kończę właśnie gimnazjum), więc też nie mam jakoś specjalnie dużo czasu na przyjemności. W sumie to najwięcej mojego wolnego czasu próbuję poświęcić rowerowi.

## Na koniec, jakie masz plany na sezon 2009?

W tym roku chcę pojechać na większość dirtowych i slopestyle'owych zawodów w Polsce i pokazać tam dobre sztuczki! :)





# YOUNG GUNS



## KAMIL „KONA” RAFAŁ

Rozmawiał: **Tomasz Profic**

Zdjęcia: **Bartek Stelmach, Jakub Skowron**

### Na początek powiedz kilka słów o sobie...

Nazywam się Kamil „Kona” Rafał i mam 16 lat. Na rowerze śmigam około trzech lat, mieszkam w małym miasteczku Biłgoraju na Lubelszczyźnie. Chodzę do Powiatowego Gimnazjum im. ONZ. W przyszłym roku planuję przenieść się do Lublina.

### Jak zacząłeś jeździć?

Wszystko zaczęło się w podstawówce kiedy dostałem nowy rower od rodziców. Pewnie jak każdy rozpocząłem swoją pasję od zwykłej maszyny do rozwijania prędkości. Najpierw powoli zacząłem od jazdy na jednym kółeczku, prób bunnyhopa itp. Pewnego dnia zupełnie przypadkiem spotkałem Kubę „Młodego” Cerskiego, który wtajemniczył mnie w ten szalony sport.

### Masz jakąś ulubioną miejscówkę do treningu?

Nie posiadamy chyba takiego miejsca. Jedynym spotem, który mamy jest dirt zbudowany własnymi siłami. Często kiedy przyjeżdżamy, wszystko jest zniszczone przez deszcz lub bandę dzieci, która robi sobie z tego plac zabaw. Znalezienie lepszego terenu na zbudowanie hopek jest niemożliwe (wszędzie mamy piasek). Jeśli chodzi o miejsce poza miastem to myślę, że skatepark Białystok :)





# YOUNG GUNS



**Posiadasz wsparcie od sponsorów czy póki co pomagają tylko rodzice?**

Hymm... sponsor to jego brak, rodzice to jedyne wsparcie.

**Czy wiążesz z tym sportem swoją "zawodową" przyszłość czy jest to tylko hobby?**

Nigdy nikt nie wie czy zwiąże swoją przyszłość z rowerem, chyba każdy rozumie jaki ten sport jest. Jeśli by mi się udało to z całą pewnością tak. Jak na razie to tylko hobby.



**W tak młodym wieku kręcisz 360-ki, tailwhipy...  
Co dalej?**

Mam nadzieję, że na nowy sezon opanuję już 360-tailwhip, 2x tailwhip i backflipa. Postaram się te i inne triki wykonywać na jak największych skoczniach. Myślę, że właściwie to liczy się najbardziej.

**Startowałeś już w zawodach?**

Jeździłem na wiele różnych contestów, jednak bez większych sukcesów. Poziom w Polsce jest dość wysoki i bardzo ciężko wygrać z zawodnikami 4 lata od siebie starszymi. Osiągnięcia nie są najważniejsze, przede wszystkim liczy się dobra zabawa i podnoszenie swojego poziomu





# YOUNG GUNS



Jeździsz w dircie, ale można spotkać Cię także na strecie czy w skateparku. Który sposób jazdy najbardziej ci odpowiada i dlaczego?

Lubię jeździć wszystkimi stylami, wiem że każdy przyda mi się w przyszłości. Uważam, że mieszanie różnych rodzajów jazdy pomoże mi lepiej rozkminić miejscówki.

**Jakie masz plany na 2009 rok?**

Plany na rok 2009? Hymm... chyba zacząć się więcej uczyć w szkole :-P A serio, to pojechać gdzie się da i zrobić co się da.

A na dokładkę jeszcze kilka filmów od Kamila:

- *Promo Movie*
- *Park Short Movie*





# YOUNG GUNS



## KAROL „BOCIAN” PEŁKA

Rozmawiał: **Zbyszek Nowicki**

Zdjęcia: **Adam Woźniak** - [awozniak.com](http://awozniak.com)

### Jak się nazywasz, skąd jesteś i ile masz lat?

Nazywam się Karol Pelka, ale bardziej znany jestem jako Bocian. Jestem z Warszawy i od niedawna mam 18 lat.

### Kiedy po raz pierwszy eksplodował Twój talent?

Mój talent? Ojej, zacząłem skakać na normalnych niedużych hopach jakoś w 2004 roku (ciężko określić dokładniejszy termin). Pamiętam jak na niedużym raczej dziecięcym fullu skakałem na stoliku nad kilkoma pionowo postawionymi rowerami. To były czasy... Szkoda, że w tym miejscu wybudowali osiedle, bo miejscówka naprawdę miała w sobie potencjał. No cóż... Taki kraj, prawie wszystko zniszczą, a szczególnie ziemne konstrukcje by postawić jakiś dom czy cokolwiek innego.

### Twój sposób na podnoszenie umiejętności i ulubiona miejscówka?

Najlepszym sposobem jest jak najczęstsza jazda. Niestety ostatnio nie mam zbyt wiele czasu na liczne wypadki na miasto, więc jak już jeżdżę to staram się w ciągu 2 dni nadrobić cały tydzień, co czasem może sprawiać trudności. Moją jedną z ulubionych miejscówek są hopy na Siekierkach. Jest tam sekcja dużych dirtów i mniejszych stolików, na których naprawdę spore airy idą i jednocześnie bardzo przyjemnie się tam trenuje. No i miło spędza się czas ze znajomymi po fachu ;]



## Jaki był dla Ciebie 2008 rok?

Zeszły rok był bardzo udany, choć niestety przez jakieś 5 miesięcy nie miałem swojego roweru. Na szczęście na zawody udawało mi się pożyczać rower testowy od polskiego dystrybutora firmy Transition. Był to full Transition BottleRocket, więc dałem radę wystartować w kilku fajnych zawodach w kraju i nie tylko. Startowałem na warszawskiej Kazoorze w dircie, gdzie byłem czwarty, a w best tricku zająłem 2 miejsce (za potrójnego cana). Byłem również w Skarżysku Kamiennej na wyjątkowo fajnych zawodach Skafunder Bike Fest, gdzie byłem 3 na dircie i wygrałem best trick z dropa. Załapałem się także na wyjazd do Czech na Kozzy Style gdzie wpasowałem się na 9 miejsce. Szkoda, że Papież rozwalił rower w eliminacjach, bo miał spore szanse na dobre miejsce ;] Tak czy siak muszę przyznać, że Czesi potrafią się naprawdę dobrze bawić. Na koniec sezonu były zawody na Siekierkach w Wawie, gdzie wygrałem jam i big air. Było błoto i Red Bull się spóźniły, ale i tak było bardzo fajnie.



Ucząc się, a potem robiąc triki, musisz być narażony na różnego rodzaju kontuzje...

Akurat z kontuzjami nie mam raczej problemu. Jakies 4 lata temu miałem złamany obojczyk i w sumie moja jedyna z nielicznych i najpoważniejszych kraks. Jak zaczynałem skakać to byłem naprawdę nieduży i chudy, a co za tym idzie wyjątkowo narażony na różne złamania. Na całe szczęście bardzo rzadko się wywracam i jak już mi się zdarzy, to fartem nic sobie nie robię, co najwyżej są lekkie stłuczenia. Na szczęście z czasem nauczyłem się kontrolować upadki. Taka umiejętność jest bardzo przydatna przy nauce trudniejszych tricków ;] To chyba jedyny sposób w jaki unikam kontuzji...



Jak na zawodnika dirtowego masz dość oryginalny wygląd ;) Pomaga to czy przeszkadza?

Ja oryginalny wygląd? Hm... No niby jestem wysoki i mam długie włosy, które prawie zawsze wyglądają jak wielka szopa, więc mogę rzucić się przez to w oczy. Ktoś powiedział, że mam nogi chude jak u bociana, i że jak włożę ochraniacze na kolana to jeszcze do tego podkreślają bocianie stawy. Na pewno taka rozpoznawalność w niczym zupełnie nie przeszkadza, a nawet jest całkiem przyjemna mimo, że bardzo duża to ona nie jest.



# YOUNG GUNS



# YOUNG GUNS



**Masz swojego ulubionego ridera?**

A jeśli mam dwóch to już się nie liczy? ;) Zawsze najbardziej podziwiałem Cameron'a McCaul'a i Darren'a Berrecloth'a. Mają zabójczy styl we wszystkich konkurencjach.

**Zdradź 43R swoje plany na sezon 2009?**

Sezon 2009 rozpocząłem w styczniu na zimowej edycji Skafunder Snow Jam. Zająłem tam drugą pozycję, więc całkiem pozytywnie. Zawody naprawdę fajne choć mroź był niesamowity, bo po całym dniu jazdy zawody zaczęły się koło 20:00 przy temperaturze -15st, więc wszystkim już dawno mózgi pozamarzały. Na ten sezon planuję dużo wyjazdów na zawody w kraju i za granicą. Między innymi Kazoora, Skafunder Bike Fest, Kozzy Style i sporo innych imprez. Nie będę mówił o wszystkich, jak ktoś będzie ciekaw to znajdzie jakieś info.

Rozmawiał: Zbyszek Nowicki z Waldek Kiebański

Zdjęcia: Adam „TRphoto” Dauksza - trphoto.pl,

Radek Drozdowicz - drozdowicz.com

# WALDO

*„Żyć kreatywnie, twórcie, ćwiczyć różne umiejętności, budujcie - cokolwiek! Róbcie coś z niczego, jarajcie się małymi rzeczami, docięćcie to co macie”*



## Początek przygody rowerowej to chyba rok 2000? Starty w 4x, jak wspominasz tamte czasy?

Dwa tysiące który? Ziomek nie wiem, sam już nie wiem, bo zupełnie straciłem rachubę czasu. Przejście od szczeniackiego jeżdżenia na rowerze do rangi hobby było bardzo płynne. Może to było coś koło 2003? Ogólnie tamte czasy wspominam zjebicie - myślę, że Ty również. Cała moja tamtejsza "jazda" była trochę ślepa, to było takie życie chwilą. Nie wkładałem w to wiele myśli, nie zastanawiałem się co będzie potem, ani dokąd zmierzam.

Zajawka na "dziwne sztuczki" na MTB dopiero się rozwijała. Potencjalnych kierunków, w których się rozwijałem było kilka. Jak dziś pamiętam jak po stukilometrowej wycieczce po lasach wieczorem próbowaliśmy trialu na schodach osiedlowego sklepu zupełnie nie czując w tym nic dziwnego. To pewnie niesprecyzowanie / niezdefiniowanie stylu jazdy pozwalało na cieszenie się każdym rodzajem jazdy i sprawiało, że nic niebyło uważane za obciachowe i niestylowe. Potem zmieniło się to o 180 stopni.

Z ciekawostek to: mój pierwszy start w 4x przyniósł mi dość wysokie miejsce i wygraną chyba z Wojtkiem Koniuszewskim i Grześkiem Zielińskim. Już wtedy były to renomowane postacie racingu. Oczywiście największą rolę w tym debiucie odgrywał przypadek, więc nie będę zadzierał nosa i twierdził, że byłem od nich lepszy, ale poczułem "fame", to było to! Pamiętam, że chwilowo połamane ramię, więc używałem rower typu full-suspension z marketu z zablokowanym tyłem, główką jeden cal i prostą kierownicą.

Na tych zawodach doszło też do groźnego wypadku. Zajechałem drogę pewnemu

kolesiovi, którego nazwiska już nie pamiętam. Gość skręcił kolano, a ja nie miałem okazji wcześniej przeprosić, dlatego skorzystam z okazji: "przepraszam!".

Zjebicie też wspominam serię zawodów na Bartyckiej i pierwsze tripy z "One Man Teamem" do Bydgoszczy, Sieradza, Torunia czy Białegostoku. Pokochałem to od pierwszego razu, jarałem się samą ideą wypadu ze starszymi kumplami na rower. To był wtedy dla mnie szczyt szczęścia!

W tamtych czasach byłem strasznym radykalnym punk-rock kidem, depreczującym wszystkie wartości. Brałem udział w zawodach po to, aby wykrzyzczyć się i wyblaznować. Zakładałem jakieś obciachowe ciuchy, a do roweru doczepiałem wibratory i inne gówna. Wszyscy mi jeszcze klaskali i nie ukrywam, że podobało mi się to. Nie miało to jakiegoś większego sensu - po prostu fun! Było to że 100 lat przed erą Superligi i ich nagród za różne dziwne kategorie, czy stała błazenada z kolegami.

O gwiazdorce nie było mowy, za gwiazdorkę to ja uważałem tych, którzy siedzieli cicho przy bramce rozgrzewając i koncentrując się. Zielu, Śliwa, Joda, Kolbek, Ernest - nie mieli w ogóle mojego respektu w tamtych czasach - teraz oczywiście mają go naprawdę sporo!

Całe te wygłupy nie znaczyły, że nie starałem się dobrze wypaść. Po prostu lubiłem ten luźny klimat pomiędzy poszczególnymi biegami. Gadki z ziomkami z innych miast (w tym z nieśmiertelną ekipą z Soho, którą kochałem), przybijanie piątek, zaczepianie lasek i picie browarów z publiką.

Zdjęcie: *TRphoto*



Świetna atmosfera tamtych lat, duży progres w jeździe, próbowałeś startów jako zawodnik. Czym zajmujesz się aktualnie?

Tak, trzeba przyznać, że atmosfera była zajebista. Progres jak to progres - był. W końcu zasada: "trik katowany musi wydać!" zawsze obowiązywała. Kilka sztuczek udało mi się wtedy nauczyć, choć bez jakiejś większej szajby. Wtedy w ogóle było inne myślenie. Mało kto zagranicą robił duże numery, a w Polsce może z 3 osoby. Riderów, którzy inspirowali dało się wymienić na palcach. Umysły były zamknięte, a w naszej mentalności było zapisane, że niektórych trików (szczególnie na MTB) nie da się zrobić, ale to materiał na inne pytanie.

W końcu jakimś cholernym przypadkiem udało mi się nawiązać kontakt z rozwijającą się wtedy firmą - NS Bikes. Spędziłem z nimi trzy owocne lata, jako jeden z ich głównych riderów / testerów. Stało się coś, o czym nigdy nawet nie marzyłem. Stałem się jako jeden z pierwszych w Polsce sponsorowanym dirtowcem. To było pięknie! Rzuciłem szkołę, życie jak w Madrycie! Koncentrowałem się tylko na jeździe i była to przeważnie pierwsza moja myśl po obudzeniu i ostatnia przed zaśnięciem. Buzacja była tak duża, że często nie mogłem zasnąć. Nie był to może "zawodowy" sponsoring, bo Mercedesem nie jeździłem, ale za to dużo przeżyłem. Co weekend wyjazdy na różne zawody, w różne ciekawe miejsca, poznałem wielu ludzi w wielu miastach. Przez te 3 lata symbiozy z NS Bikes bardzo się z nimi zżyłem i chyba po prostu się zaprzyjaźniliśmy.

Poza jazdą brałem czynny udział w rozwoju produktów oraz często doradzałem w zakresie wizerunku i grafik. Obecnie w następstwie kontuzji, tymczasowo wycofałem się z jazdy, a wolny czas, który wcześniej wypełniał mi rower, zamieniłem na niemal etatową pracę w NS na stanowisku Art Director - i dobrze się stało, bo pokrywa się to z moim nowym zainteresowaniem, czyli grafiką. Dodatkowo dalej zajmuję się rozwijaniem produktów oraz co nie co marketingiem.





## Jesteś jednym z prekursorów dirtu w Polsce. Jak porównałbyś myślenie riderów z początków MTB z tymi z "XXI wieku"?

Dla mnie prekursorami to byli Michał Jasiński, czyli "Nypel", nie jeżdżący już Olej z Milanówka oraz Dominik Drabich. Zawsze też jarałem się Tomsonem z Białegostoku oraz Krysinem Godlewskim z Sochaczewa. Było też paru koleś od BMX, m.in. Kuba i Denis z Bdg, Sokół i Janek z Białego. Wydaje mi się, że to oni byli pierwsi, być może jeździli tylko 2-3 lata więcej niż ja, ale dla mnie to już było inne, starsze pokolenie.

Ale wracając do pytania: Otwartość umysłu i pewność siebie - dla mnie to była chyba główna różnica pomiędzy moim pokoleniem, a tym z XXI wieku. Teraz dzieciaki potrafią się w 2 miechy nauczyć tailwhipa, bo wiedzą i widzą, że ktoś z ich znajomy mieszkający dwie wsie dalej, może zrobić 360 z podwójnym tailwhipem i inne jeszcze lepsze akcje. Teraz tailwhip to podstawa, a "my" o tailwhipie mogliśmy tylko marzyć. Ja osobiście nawet nie marzyłem. To samo dotyczy się backflipów, trikowania na dropach i innych ewolucji, które dziś są standardem.

Podam Ci dwa idealne przykłady z życia wzięte:



- Pamiętam jak w 2005 roku próbowałem katować tego nieszczęsnego tailwhipa na skateparku. Chłopaki śmiali się ze mnie, mówili żebym dał sobie z tym spokój, bo i tak się to nigdy nie uda, więc po co przewracać się i tracić czas?

Kiedyś na festiwalu w Szklarskiej Porębie (chyba w 2003 roku), wspomniany już wcześniej Olej, prawie zrobił 360-kę na prawdziwej dirtowej hopie. Wszyscy byli pełni podziwu, włącznie z komentatorem (również wspomniany wcześniej Denis), który powiedział: "brawo brawo, prawie się udało, ale trochę szkoda sensu, bo przecież wiadomo, że na MTB tak się nie da".

Dacie wiarę w to, że 360 na dirtie wydawało się niemożliwe? Nie dacie! Widzicie sami, oto właśnie jest różnica. Pomyślcie co wtedy sądziliśmy o backflipie.

Nie jest to wcale bardzo trudny trik, ale wtedy nikt nawet o tym nie próbował myśleć. Nikt nie umiał tego zrobić, to było szaleństwo! Trzeba tutaj wspomnieć o karkołomnych próbach Ząbiego i Wąsa.

Dodatkowe czynniki pośrednio wpływające na tą dawną mentalność to o wiele mniejsza dostępność części na rynku - dirtowych komponentów praktycznie nie było wcale. Swego czasu jedyną ramą do dirtu był Azonic za 2000 zł. Dziś za 600 zł masz Octana, albo innego A-Ganga - solidną ramę, na której naprawdę możesz pojeździć.

Wiele moich pierwszych ram, to jakieś tanie stalowe sztywniaki z dospawanymi wzmocnieniami. Sam nie wierzę, że to naprawdę miało miejsce. A o mocnych korbach to już w ogóle nie było mowy. Zanim wyszedł ISIS był z tym poważny problem. Korby BMX były na suport USA i nie pasowały do pakietu Euro. Zresztą i tak zakup takiego sprzętu graniczył z cudem. O takich problemach i patentach mógłbym przygotować naprawdę opasły elaborat.



- Druga z najważniejszych spraw, to ogólny rozwój sportu, a więc m.in. filmy z zachodu, relacje z zawodów, pojawianie się miejscówek i bardziej doświadczonych riderów, którzy mogli Ci pomóc. Dzięki temu już na wejściu w klimat widzisz jakie są możliwe triki, możesz je obejrzeć na wideo, analizować, podpatrywać. Ma to też swoje powiązanie z dostępnością mediów, a w szczególności internetu. Gdy my zaczynaliśmy jeździć, ja nie miałem internetu, kablówki czy wideo. Zobaczyć jakiegokolwiek wygibasy na rowerze było ciężko. W czasach, gdy jeździłem jeszcze w stylu XC, zobaczyłem filmik z Hansem Rayem i od razu zainteresowałem się street trialem. Z czasem zobaczyłem BMX, które były super - choć wtedy nawet nie próbowałem trikować, bo myślałem, że na MTB się tak nie da. W końcu jakimś cudem zobaczyłem Chain Reaction 3 i New World Disorder 3. Aaron Chase, Timo Pritzel, Kevin Porter - oni otworzyli mi oczy. Nagle wszystko zrozumiałem i uwierzyłem w siebie! Stalowa obejma ograniczająca mój umysł pękła. Podpatrywałem ich numery, dodawałem do tego swoje.

Wszyscy bardzo podniecali się jazdą koleś z tych filmów, a ja czułem, że też mogę jeździć tak jak oni. Czułem moc. Wkrótce potem zamieściłem jeden z moich pierwszych filmików na Pinkbike'u. Recenzje były świetne, porównywano mnie do najlepszych, a ja nie mogłem w to uwierzyć. To dało mi jeszcze większego kopa!

O ile wcześniej podchodziłem do jazdy bardziej na lajcie, to w momencie, który opisałem powyżej, zacząłem z siebie dawać wszystko, bardziej się przykładać, traktować to poważniej. To zabawne, że ten pewien rodzaj "sławy" czy może raczej "docenienia" potrafi tak zmotywować. Czyżby wszystko sprowadzało się do nakarmienia ego? Aż sam w to nie wierzę, ale chyba tak. Na szczęście, jak sądzę - podświadomie.

Zresztą przy okazji, kolejny i chyba już ostatni punkt odpowiedzi nasuwa się sam. Teraz wszyscy traktują jazdę bardziej serio. Wcześniej to była tak naprawdę niewinna zabawa. Dziś wszyscy są nabuzowani i myślę, że to dobrze, gdy wkładasz całe serce w to co robisz.



## Przestałeś startować w zawodach, co się stało?

Odpowiedź na to pytanie wymaga opowiedzenia większej historii, więc przygotuj się. Jeśli odpowiem, że przewróciłem się, to odpowiedź będzie niekompletna. Posłuchaj o tym jak ta kontuzja zmieniła moje życie. Zacznijmy jednak od początku czyli kontuzji:

Miałem wypadek na torze 26TRIX w Leogangu w Austrii. Skoczyłem trochę za daleko, a w rezultacie przeleciałem chyba z 15 metrów w dal, z 4 w dół i spadłem na łeb. Rozjechałem sobie wtedy coś z barkiem, ale nie wiedziałem co. Potem w zimę w skateparku we Wrocławiu miałem upadek na subboxie. Robiłem mini rampie no foot can can foot planta i „przeskoczyłem” subbox. Znowu spadłem na łeb z prawie 2,5 metra.

Następny sezon borykałem się z większymi, bądź mniejszymi urazami nie wyleczonego barku. Następnie lekarz zalecił mi 6 miesięcy bez roweru - co uczyniłem. Ciężko przeżyłem ten okres. Moje życie zmieniło się o 180 stopni i stałem się innym człowiekiem - trochę lepszym i trochę gorszym. Żyłem jednak nadzieją, że będzie dobrze, a powrót na rower wypadł w styczniu.

W związku z tym, w styczniu przeprowadziłem się do Białegostoku, by móc pojeździć w skateparku, by wrócić do formy. Było super! Każdego dnia czułem postęp w powrocie do formy, jazda cieszyła mnie bardziej niż kiedykolwiek. I było prawie jak w bajce (jazda - praca - impreza), aż niespodziewanie kontuzja odnowiła się i wszystko się pojechało. Okazało się, że te 6 miesięcy bez roweru nic nie dało.

Załamałem się totalnie. Przyznam, że poryczałem się jak baba, nie mogłem się ogarnąć. Główny problem był w tym, że zmarnowałem pół roku. Dodatkowo zostałem pozbawiony nadziei. Nie wiedziałem co mnie czeka i czy kiedykolwiek wrócę do jazdy. Potrzebowałem nowej nadziei. Znowu odwiedziłem wielu lekarzy, wyjechałem kupę forsy na nową diagnozę. Spędzałem na badaniach prawie całe lato. W międzyczasie jeżdżąc trochę na rowerze - tak lajtowo, na ćwierć gwizdka. Często było nawet fajnie i bezstresowo. Udało mi się nawet opanować w tym czasie hand-planta na spinie, więc sam ten fakt świadczy o tym, że trochę jeździłem. Jednak, to było nic w porównaniu do tego, co było wcześniej, dlatego taka jazda z kontuzją jest strasznie trudna.

Przecież wychodzisz na rower po to, aby robić nowe rzeczy i stawać się coraz lepszym, a tu musiałem podkulić ogon i codziennie cofałem się w rozwoju. Wiedziałem, że nie mogę próbować niektórych rzeczy. To było straszne! Wtedy nabrałem masę pokory, również w życiu. To było coś, czego mi wcześniej brakowało - był to dobry aspekt całej sprawy z kontuzją.

W końcu stanęło na tym, że muszę poddać się operacji. Zebrałem trochę kapusty i pojechałem na zabieg. Wszczepiono mi kilka tytanowych implantów, kilka małych szwów i pod koniec listopada było już po wszystkim. Obecnie odzyskałem pełen zakres ruchu i pracuję nad wzmocnieniem mięśni. Od maja wracam do gry!! Początkowo rozgrzewkowo, ale około września będę już mógł normalnie nakurwiać! Cieszy mnie to bardzo i mam nadzieję, że dużo jeszcze przede mną!



## Czym inspirujesz się przy projektowaniu grafik i design'ie rowerowych rzeczy?

Myślę, że inspirować może mnie wszystko, wszystko gdzie zawarty jest pomysł. Pomysł staram się dostrzec nawet jeśli jest podany w nie do końca atrakcyjnej dla mnie formie. Dlatego uważam, że w branży projektowej bardzo ważna jest wrażliwość, ciekawość i entuzjazm. Umożliwi Ci wniknięcie prawie w każdą dziedzinę życia / sztuki i znalezienie tam czegoś co da początek Twojemu pomysłowi, bądź rozwinię istniejącego. Inspiracja często po prostu łączy się z gustem i chyba każdy inspiruje się twórczością swoich ulubionych artystów.

Takim kimś jest dla mnie na pewno niesamowity „matematyko-grafik” M.C. Escher, który zasłynął z tworzenia iluzji optycznych oraz ciekawych progresywnych prac z zakresu podziału płaszczyzny. Wpływy jego twórczości możesz zobaczyć we współczesnej branży projektowej, marketingu oraz szeroko pojętej sztuce. Ciekawą sprawą jest to, że przynajmniej ja nie postrzegam jego prac w kategorii piękna. Nie są one specjalnie ładne dla mnie, ale za to są bardzo ciekawe i zaskakujące. Niosą w sobie pokaźny ładunek pomysłu.

Bardzo lubię też Harrisona Boyca, art. директора firmy Macneil, choć traktuję go bardziej przyziemnie niż niewątpliwie wybitnego Eschera. Jest to po prostu ciekawa postać, podobają mi się jego „odręczne” bardzo spontaniczne i śmiałe napisy pojawiające się w wariacjach z logo Macneil, albo na pięknej okładce filmu „Between the tapes”.

Na nowej ramie NS Bikes Majesty możesz zobaczyć wpływ Boyca. Oczywiście ugryźliśmy to po swojemu, czyniąc wzór bardziej wyrazistym. W ogóle grafika modelu Majesty jest esencją moich przekonań projektowych. Mamy tu świeżość, luz, odpowiednio dużo wyrazu i przede wszystkim minimalizm i powściągliwość w nadużywaniu kolorów, efektów i innych bajerów.

Jestem wyznawcą prostej i czystej formy aż do bólu. Lubię wszelakie „uproszczenia”, dla mnie to sens grafiki. Wielu często o tym zapomina, zatracając się w milionach efektów, filtrów i opcji programów 3D. Zobaczcie choćby obecną stronę NS Bikes, jest niezła, ale przeładowana. Właśnie pracuję nad kolejną i jeśli je porównasz, to zrozumiesz o co mi chodzi.

Polecam też zobaczyć stronę firmy DaBomb. Tonie w ruchomych elementach, błyskających banerach i milionach detali. Jak ją oglądam, to nie wierzę w to co widzę. Czysta forma jest pokrewna z takim pojęciem, jak „Japońska estetyka” (nie zamykaj tylko tego w kolorowych rybach i niezrozumiałych znakach „kanji”).

Branża graficzna związana ze sportami ekstremalnymi w środowisku projektowym uchodzi często za coś świeżego, młodego, ciekawego i odważnego. Być może również dlatego, że sami odbiorcy są w zdecydowanej większości lekko „szaleni” oraz otwarci na nowości. Bardzo jaram się tym, że mogę tworzyć w obrębie tego środowiska i tym samym kreować je. Często przeglądam magazyny i oglądam filmy traktujące o innych sportach ekstremalnych takich jak skateboarding, surfing czy snowboard.



Ostatnio bardziej zainteresowałem się typografią (zabawy z czcionkami), zbliżyłem się do mrocznych klimatów oraz erotyki (ale nie myl tego z fantasy), dojrzeła we mnie kilka pomysłów z tym związanych. Szkoda, że nie będę mógł ich wykonać dla NS Bikes, bo z założenia firma jest bardziej „wesoła” niż mroczna jak np. Shadow Conspiracy czy Subrosa (uwielbiam ich niektóre motywy). Jak już jesteśmy przy firmach rowerowych, to muszę wspomnieć o BlackMarket, których kocham za gangstersko-filmowy wizerunek. Lubię też Tonic Fab i Charge, nawet nie w kontekście grafiki, ale designu ogólnie. Jeśli chodzi o NS Bikes i ich „wesoły” klimat, to możecie zobaczyć to choćby poprzez nową linię bardzo kolorowych i „lekkich” opakowań produktów.



Lubię też tzw. europejski design i specyficzny design „klubowy”. Oczywiście, co wynika z dwóch poprzednich, nie przepadam za amerykańskim przeladowanym i przegadany stylem. Najlepszym przykładem są okładki filmów NWD - coś okropnego! Przynajmniej dla mnie, bo każdy ma swój gust i nie mam zamiaru komuś wmawiać co powinno mu się podobać, ale okładki NWD to na pewno przeciwny biegun w porównaniu do wspomnianego przeze mnie już „Between the tapes”. Każdy chyba zauważy zdecydowaną różnicę.

## Wiem, że „bardzo lubisz mięsne potrawy” – czy to jest element życia poprzez który chcesz coś wyrazić?

Dzięki za to pytanie, chcę to wyjaśnić. Ciężko odpowiedzieć na to krótko, ciężko powiedzieć, co chcę przez to wyrazić, ale ja po prostu uważam, że zabijanie zwierząt i robienie z nich obiadu jest niesprawiedliwe. Zacznę od tego, że ja naprawdę lubię mięso, kiedyś mi smakowało i jadłem tego masę. Wzorów smakowych niektórych potraw mięsnych nawet nie próbuję zakwestionować.

Myślę, że początek tego całego wegetarianizmu sięga czasów młodzieńczego buntu, który chcesz czy nie, podpowiada Ci tendencję do własnego przemyślenia niektórych wpojonych od dziecka schematów. Zaczęło się to chyba od kwestii kościoła. W pewnym momencie ktoś zakwestionował jego szczerość i w ogóle sens istnienia. To samo z istnieniem Boga. Ponieważ od dziecka gorąco się modliłem i wkładałem w to masę serca, postanowiłem udowodnić sobie, że moja wiara jest słuszna, i że Bóg istnieje.

Gdy zobaczyłem, że nie jestem w stanie doświadczyć "boskiej mocy" na własnej skórze, poczułem tego, że ona naprawdę istnieje, wpadłem w głęboką zadumę. Niestety okazało się, że nie ma dla mnie żadnych racjonalnych i namacalnych podstaw, by stwierdzić, że Bóg istnieje. Chcąc nie chcąc mogłem zostać tylko ateistą lub co najwyżej agnostykiem. Wybrałem tą drugą opcję, ale chyba zbliżam się ku pierwszej.

Może znów zszedłem z tematu, ale chciałem pokazać jak nastąpił mojej istnej "krucjaty sceptycyzmu wobec wrodzonej mentalności". Wiele rzeczy w tamtym okresie przemyślałem od nowa. Czułem się więźniem mentalności, w której wyrosłem, to nie mogło tak być! Ej! W końcu mój los jest w moich rękach! Młodzieńczy bunt to świetna rzecz. Jakiś czas później za sprawą zespołów punk-rockowych zetknąłem się z tematyką niejedzenia mięsa. Rozważyłem ten temat i pomyślałem, że oni mają jebaną rację.

Ludzie starają się nie myśleć o tym, skąd się bierze mięso. Dla nich bierze się ono z marketu, tak samo jak cytryna, czekolada, buty, książka czy ręcznik. Nie wnikają w pochodzenie i nie chcą o tym słuchać. Często boją się tego, a zdecydowana większość na pewno brzydzi się przetwórstwa mięsnego i nie mogła by pracować w rzeźni. Czy zakład przetwórstwa warzyw może budzić podobne obrzydzenie? Wątpię...

Wiesz co jeszcze mnie zaskakuje? np. moja mama potrafi powiedzieć, że "kocha zwierzęta". Tego nie kumam. Powiedzmy, że niby je kocha, głaszcze, dokarmia, ale je kanapkę z szynką! Czy oni dzielą zwierzęta na gorsze i lepsze? Na takie co się kocha i głaszcze oraz na takie, które trzyma się w klatkach przez całe życie, a potem zabija?

Coś mi tu śmierdzi. Ja osobiście nie uważam się za osobę kochającą zwierzęta. Ok, lubię je, jedne bardziej wzbudzają moją sympatię (np. nietoperze, rekiny, psy husky), a inne mniej - małpy i gekony, na które wprost nie mogę patrzeć. Jednak nie twierdzę, że je kocham. Mimo to je szanuję. One myślą i czują, dlatego nie zabijam ich i nie zjadam!

Myślę, że jedzenie mięsa wypływa głównie z hedonizmu, z potrzeby zaspokojenia gustów smakowych. Chodzi o jebany smak, którego ludzie nie potrafią i przeważnie nie chcą sobie odmówić. Nie myśl tego z potrzebą pierwszego rzędu, czyli jedzeniem. Nie mówię już o tym, że ludzie potrzebują mięsa do przeżycia, bo jest to jakaś kompletna bujda na resorach. Spokojnie mogą zastąpić to roślinami, ale nie chcą, bo wolą smak mięsa. To jest właśnie hedonizm.

Dodatkowo mentalność nie wskazuje zabijania zwierząt jako coś, choć w najmniejszym stopniu złego. Mamy na to pełne przyzwolenie tradycji, więc po co się zmieniać? Ja musiałem się zmienić, żeby żyć zgodnie ze swoim sumieniem. Można by o tym gadać godzinami...

W ogóle wokół tego tematu jest wiele wątków towarzyszących, jak choćby wątek zdrowotny mówiący o niepełnowartościowych roślinnych białkach, wpływie masowej hodowli zwierząt rzeźnych na zagładę ziemi, podważenie moralności stworzenia tego dziwnego tworu jakim jest zwierzę hodowlane, rozważania na temat tego czy człowiek jest mięso- czy roślinożercą itd.



2009 rokiem powrotu do GRY, jest jakieś Twoje krótkie motto lub przesłanie życiowe, które poleciłbyś innym?

Do gry na pewno tak, ale na pewno to nie będzie ta sama gra co wcześniej. Motto? Raczej tego nie widzę. Słyszałem kiedyś: „jeśli coś robisz bądź w tym najlepszy” i w obecnej chwili myślę dokładnie odwrotnie. I nie chodzi bynajmniej o to, żeby robić coś na siłę źle. Chodzi o to, że jeśli chcesz być w czymś najlepszy musisz oddać się temu całkowicie - bez miejsca na cokolwiek innego. Teraz raczej skłaniałbym się ku wersji: „próbuj wszystkiego czego możesz”. Obecnie, przez długą przerwę od roweru, doceniłem różnorodność. Przez ten "kontuzyjny" okres spróbowałem masę różnych rzeczy, które zupełnie nie są związane z rowerem. Poza tym polecam każdemu podróże w różne, nie koniecznie słynne miejsca. Życie kreatywne, twórcze, ćwiczcie różne umiejętności, budujcie - cokolwiek! Róbcie coś z niczego, jarajcie się małymi rzeczami, doceńcie to co macie. Amen!





# Starcie filmowców, czyli rozmowa z Wiciem

Rozmawiał: Jakub „Smerf” Adamiec z Witold „Wiciu” Dajek

Zdjęcia: Tomasz Rakoczy - [tommysuperstar.com](http://tommysuperstar.com), archiwum Wicia



### **Kiedy zacząłeś zajmować się kinematografią?**

Zacząłem się od aparatu fotograficznego i zdjęć, które robiłem Mmorświnowi (gdy jeździł na Wheelerze Buddy z RST). Któregoś dnia Mmorświn pożyczył kamerę i nagraliśmy krótki filmik. Film miał około 8 minut i Mmorświn latał w kółko pięć małych hopek, ale mimo tego z filmu byłem zadowolony. Stwierdziłem, że chcę dalej się rozwijać w tej dziedzinie.

### **Ile czasu minęło od tamtych wydarzeń?**

3 lata.

### **Miałeś kogoś kto przekazał ci podstawy, czy raczej sam to wszystko ogarniałeś?**

Mój Tata nauczył mnie podstaw obsługi kamery i oprogramowania do montażu, ale większość ogarniałem sam. Część z pomocą internetu, część metodą prób i błędów :)

*Zdjęcie po prawej: Tomasz Rakoczy  
Zdjęcie u góry: archiwum Wicia*





Ostatnio jakoś mało wi-  
dać twoje filmy. Czym to  
jest spowodowane?

Oprócz tego, że w tej  
chwili bardziej koncentru-  
ję się na fotografii, przez  
większość wakacji pracowa-  
łem i nie miałem czasu  
na montaż - bo montaż  
zajmuje znacznie więcej  
czasu niż filmowanie. Na  
zawodach się pojawiałem  
i mam mnóstwo materia-  
łów, ale nie miałem kiedy  
się tym zająć. Prędzej czy  
później nadrobię zaległo-  
ści i na pewno powstanie  
film, w tej chwili nie wiem  
czy będzie to coś podsu-  
mowujące sezon czy inne-  
go rodzaju produkcja.

Zdjęcia: *archiwum Wicia*





Zdjęcia: archiwum Wicia



**Masz zamiar kształcić się w kierunku operatorki lub montażu, wiążesz z tym swoją przyszłość?**

Od dłuższego czasu myślę o Szkole Filmowej w Łodzi, ale aby się tam dostać trzeba reprezentować naprawdę wysoki poziom, niekoniecznie w filmowaniu, ale bardziej w obyciu z filmami. Ponadto ta szkoła przy rekrutacji stawia bardzo duży nacisk na zdjęcia, więc w tej chwili staram się robić więcej zdjęć niż filmować.

**Jak myślisz, jakie najczęstsze błędy popełniają młodzi, początkujący filmowcy? Jakie masz rady dla nich?**

Po pierwsze, niekoniecznie młodzi, raczej niedoświadczeni :) Często pojawiają się na forach relacje z zawodów, już na drugi dzień po nich. A szybkość nie idzie w parze z jakością. Sam oglądam mój film wiele razy, zanim go zakończę. Staram się wyciągać sceny które nie pasują, poprawić przejścia, lepiej dopasować montaż do muzyki. A propos muzyki, wiadomo, że każdy ma inny gust ale lepiej samemu poszukać odpowiedniego utworu, a nie skopiować muzykę z np. NWD.





**Kręcisz tylko rowery czy również inne sporty i wydarzenia?**

Ze sportów tylko rowery, ale jest jedno specyficzne wydarzenie, które miałem okazję filmować. Na razie nie ujawnię nic więcej, bo chcę to połączyć z rowerami w jednym z filmów.

**Opowiedz, jak wygląda Twój dzień, w którym masz zamiar zmontować jakiś film. Ile godzin dziennie siedzisz przy komputerze montując?**

Gdy nie muszę robić filmu na szybko, staram się go maksymalnie dopracować. Jak mam "wenę" i montaż idzie mi szybko to potrafię siedzieć nad filmem praktycznie bez przerwy, innym razem siądę do filmu na godzinę i nic nie zrobię, bo nie mam pomysłu na montaż.

### Jakie masz plany na sezon 2009?

W tej chwili mam zamówienia na kilka downhill'owych filmów promo, na pewno będę się pojawiać na zawodach, no i koniecznie Kozzy Style :)

### Pragniesz kogoś pozdrowić, komuś podziękować?

Podziękować chciałbym tym, którzy mi pomagają i wspierają - najbardziej dziękuję Mmorświnowi, a pozdrowienia dla wszystkich, którzy wyczekują nowego sezonu :) No i dziękuję firmie Azymut z Krakowa, zajmującej się obozami rowerowymi, za podrzucenie mnie do Leogangu.



# ANDREU LA CONDEGUY

Rozmawiał: **Tomasz Profic**

Zdjęcia: **Bryce Piwek** - flickr.com/photos/brycepiwek/

**Yorick Carroux** - carroux.com /Red Bull Photofiles

**Rutger Pauw** - rutgerpauw.com /Red Bull Photofiles

**Andreas M. Kurzhals** - ak-design.org



„Mamy duże koła, duże jaja i  
musimy latać duże rzeczy!”





Nazywam się Andreu Lacondeguy, mam 19 lat i pochodzę z Barcelony. Jeżdżę na rowerach górskich i motorach.

**Jak to wszystko się zaczęło?**

Jeździłem po mieście każdego dnia gdy byłem mały. Później zacząłem ścigać się na BMX'ach i tak to się zaczęło...



Zdjęcie po lewej: **Andreas M. Kurzhals**  
Zdjęcie na dole: **Bryce Piwek**

**Jeździsz także na motorze. To tylko kolejne zajęcie czy naturalna ewolucja?**

Jeżdżę na motorze dlatego, że pozwala na latanie naprawdę wielkich rzeczy. Droga, którą obecnie podążają organizatorzy zawodów MTB nie jest dobra, skoki są za małe, a zawodnicy wyglądają tak, jakby przyjechali tu tylko dla kasy. Potrzebujemy większych rzeczy i większej kasy!

## Planujesz definitywnie przesiąść się z roweru na motor?

Kocham rowery i nigdy nie przestanę na nich jeździć, ale jeśli zawody dalej będą podążać w tym kierunku po prostu przestanę w nich startować.

**Backflip jest prostszy na...**

Zdecydowanie na rowerze :)



Columbia Brewery

## Masz tatuaż na prawej ręce. Co on oznacza i czy planujesz następne?

Trochę upiłem się na pokazach tatuaży w Barcelonie... byłem tam z ekstra dziewczyną i po prostu starałem się dobrze wyglądać... no i mam teraz coś głupiego na ręce ;)

## Co masz wspólnego z firmą Rock Shit?

Rock Shit jest moją marką odzieżową. Niedługo pokażemy naszą ofertę z wielką niespodzianką, ale na chwilę obecną mogę tylko powiedzieć: ROCK N ROLL!

## Czy kiedykolwiek miałeś taką glebę i pomyślałeś o tym, żeby rzucić ten sport?

Nie, nigdy! Zawsze kiedy glebisz, uczysz się czegoś nowego i to jest wpisane w ten sport...



Zdjęcie po prawej: *Yorick Carroux /Red Bull Photofiles*

Zdjęcie u góry: *Bryce Piwek*



**Największy sukces w karierze?**

To, że jeżdżę każdego dnia i czerpię z tego przyjemność.

**Czy jest coś jeszcze, czego chcesz się nauczyć na rowerze?**

I to ile... zawsze chcę robić nowe rzeczy na rowerze i poza nim.



**Najlepsze miejsce na świecie do jazdy na rowerze?**

Zdecydowanie Whistler w Kanadzie. Dlaczego? Po prostu musisz tam pojechać! Jest bosko!

**Często można zobaczyć Cie razem z bratem, Lluisem. Trzymacie się razem zawsze i wszędzie?**

Jasne! Zawsze jeździmy i imprezujemy razem, super sprawa!

**Myślisz, że jesteś lepszy lub gorszy od niego?**

Zawsze jeździmy razem i próbujemy nowych rzeczy, ale mamy odmienne style jazdy. Chociaż mamy coś wspólnego... obojdwaj uwielbiamy latać wielkie rzeczy!

**Proste triki przy dużych lotach czy skomplikowane na mniejszych hopkach?**

Nienawidzę małych hopek! Małe hopki są dla małych kółek, a my mamy duże koła, duże jaja i musimy latać duże rzeczy! Małe rzeczy sprawiają, że mtb wygląda pedalsko i właśnie te małe rzeczy zabijają międzynarodowe zawody w tej chwili!

**Ostatnio mogliśmy zobaczyć Cię w zawodach FMX. Jak wrażenia?**

Uwielbiam zawody motocrossowe, ale myślę, że potrzebujemy lepszych torów... Zdecydowanie przoduje na tym polu Red Bull, który wykonuje super robotę przy organizacji X-Fighters. Tam hopy są bardzo techniczne i startując w tych zawodach, można się przekonać kto tu rządzi.

**Wiesz coś o polskich zawodnikach?**

Tak, kilku z nich było na zawodach serii Nissan Qashqai. Bardzo miło ich wspominam, są zabawni, uwielbiają imprezować i potrafią dobrze jeździć!

**Jakie masz plany na rok 2009?**

Bawić się oraz startować w zawodach zarówno na rowerze jak i na motorze.



Rozmawiał: Zbyszek Nowicki  
Zdjęcia: archiwum Michała Śliwy

# Michał Śliwa

„...żeby móc dawać z siebie jak najwięcej!”



**Sezon 2008 już dawno za nami, a nowy zbliża się dużymi krokami. Może powiesz coś na temat zeszłego roku. Jakie są Twoje wrażenia, czy jesteś zadowolony, może czujesz jakiś niedosyt?**

Sezon 2008 to już przeszłość. Ogólnie jestem zadowolony, aczkolwiek mogło być lepiej. Mam na myśli głównie Mistrzostwa Polski. Cztery zwycięstwa, dwa razy trzecie miejsce, dwa razy drugie, druga pozycja w klasyfikacji generalnej Pucharu Polski. Myślę, że nie można narzekać. Najważniejsze jest to, że jeździłem równo i obeszło się bez poważniejszych kontuzji.



**Przygotowania do pierwszych startów 2009 w toku, jak to u Ciebie wygląda?**

Przygotowania zacząłem już w październiku. Współpracuję z Grzegorzem Lechem, który pomaga mi trochę od strony siłowej, a resztę opieram na swoich doświadczeniach. Nie będę podawał szczegółów, każdy ma swoje metody i działa według nich ;)

**Za co kochasz DH, czy jest to miłość odwzajemniona?**

Ciężko to opisać... Rower jest dla mnie odskocznią od złego nastroju, problemów, itp. Kocham w tym sporcie prędkość z jaką można pokonywać zakręty oraz inne przeszkody, adrenalinę i rywalizację. Najlepsze jest to, że wychodzisz na rower nie zmuszając się do tego i nie zwracasz uwagi jaka danego dnia jest pogoda.



## **Czy według Ciebie możemy spodziewać się jakichś konkretnych zmian w generalce PP oraz MP w nadchodzącym sezonie?**

W tym roku zapowiada się poważnie, ponieważ po „chwilowej” nieobecności powracają dobrzy zawodnicy. Wydaje mi się, że różnice czasowe pomiędzy poszczególnymi miejscami będą naprawdę minimalne i o ostatecznej klasyfikacji będą decydować ułamki sekund. Mam nadzieję, że uda mi się odskoczyć wszystkim ;) Będzie na co popatrzeć. W końcu zawody rozgrywane będą w miejscówkach gdzie „czuć” góry. Mam też nadzieję, że zmieni się kategoria PP.

## **Gdybyś miał moc sprawczą, co byś zmienił w polskim racingu?**

Wydaje mi się, że co do organizacji zawodów jest całkiem OK. Nie podoba mi się np. jak na trasie jest hopa, której lądowanie rozpoczyna się dwumetrową dziurą lub belką, gdzie w przypadku niedolotu rozwalasz sobie rower lub giniesz. Lądowania powinny być tak skonstruowane, że jeśli polecisz 10 czy 15 metrów to nic ci się nie stanie.

## **Czego potrzebuje zawodnik, aby optymalnie przygotować się do startów?**

DH to sport bardzo złożony. Zawodnik, który naprawdę myśli o ściganiu się na wysokim poziomie musi skupić się tylko na treningu i progresie. Nie powinien zajmować się szukaniem finansów na sprzęt, noclegi, podróże, wpisowe, itp. Powinien trenować i startować na różnorodnych trasach, najlepiej na tych co najlepsi, a nie tylko na „swoim podwórku”, bo jak wiadomo to ostatnie na pewnym poziomie niezbyt rozwija. Niestety w Polsce w dalszym ciągu istnieje odwieczny problem pozyskania sponsorów. Sam sprzęt do przygotowań do zawodów w kraju to rower zjazdowy, szosowy, jakiś 4X, no i finanse na treningi...

## **Czym zajmujesz się poza jazdą na rowerze?**

Pracuję w Państwowej Straży Pożarnej, pomagam rodzicom w miarę możliwości i trenuję.

## **Wiem, że miałeś pojechać na PŚ do Schladming w 2008 roku, ale powstało jakieś zamieszanie i w efekcie zostałeś w kraju. O co chodziło?**

Mieliśmy jechać w kilka osób, ale niestety wyjazd nie doszedł do skutku. Teoretycznie nie mieliśmy odpowiedniej ilości punktów żeby nas zgłosić, chociaż wcześniej rozgrywane były Mistrzostwa Polski w Wiśle i tam zdobyliśmy potrzebne punkty. Poza tym moglibyśmy wystartować jako reprezentacja Polski bez punktów, oczywiście opłacając wszystko z własnej kieszeni. Niestety do wyjazdu nie doszło, szkoda tylko zarezerwowanych pokoi...







## Pracujesz nad swoją stroną internetową, co będzie można na niej znaleźć?

Tak, zapraszam wszystkich wkrótce na moją osobistą stronę ([michalsliwa.com.pl](http://michalsliwa.com.pl)), która na razie jest w surowym stanie, ale obiecuję, że będą tam wszystkie nowości i aktualności dotyczące przede wszystkim mojej skromnej osoby, informacje dotyczące moich pasji, treningów, innych sportów ekstremalnych, znajomych oraz wiele ciekawych spraw. Serdecznie zapraszam do odwiedzin.

## Wolisz trenować sam, czy z kimś?

Jeśli chodzi o jazdę na moich miejscówkach to trenuję sam, tak samo zresztą jest podczas przygotowań zimowych. Natomiast na zawodach i przed zawodami jeżdżę m.in. z Jonaszem Rożdżyńskim, Arkiem Perinem, Tomkiem Jezierskim. To są koleś, którzy nieraz mi pomogli i odwrotnie. Dzielimy się doświadczeniami, wspieramy wskazówkami i radami, co bardzo pomaga. Wielkie dzięki Jany!

## W ubiegłym sezonie można było zobaczyć Cię na różnych rowerach, powstały pewne plotki na ten temat, dlaczego tak zmieniałeś sprzęt?

Kilka dni przed Mistrzostwami Polski miałem pewne problemy z rowerem i zdecydowaliśmy z Pawłem (Matuszyńskim), że oddajemy rower na rentgen. Niestety nie wyrobiliśmy się w czasie i byłem zmuszony kupić Intense M6. Badanie Zumbi wykazało, że wskutek położenia kilku warstw lakieru (jedna bazowa, dwie zielone i jedna bezbarwna) pojawiła się rysa, tylko na lakierze, powtarzam tylko na lakierze! Po MP nie miałem zbytnio czasu żeby przełożyć części i znów przyzwyczajać się do geometrii. Ostatnie zawody w Zakopanem potraktowałem „rekreacyjnie” i wystartowałem na ramie mojego kumpla, ponieważ sprzedałem Zumbi i Intense po sezonie. Z pewnością taka zmiana nie była dobra, ale z drugiej strony nabrałem doświadczenia od strony technicznej innego sprzętu i mogłem porównać kilka rowerów w niedługim czasie.

## Zatem na jakim rowerze zobaczymy Cię w nadchodzącym sezonie?

Na razie nie mogę nic powiedzieć, ale dowiecie się wszystkiego niedługo z mojej strony [www](http://www.43RIDE.com).

## Twoje ulubione miejsce i warunki do jazdy?

Sporo ludzi uważa, że trenuję tylko w Myślenicach na górze Chełm, a są w błędzie. W rzeczywistości robię to tylko przed zawodami. Przede wszystkim trenuję na „swoich” trasach. Moje ulubione warunki... hmm, w zależności od trasy, ale lubię jazdę po deszczu, gdzie trzeba jechać bardzo płynnie, np. w Szczyrku czy w Wiśle.

## Skąd bierzesz motywację do jazdy i osiągnięcia coraz lepszych rezultatów?

Motywację biorę ze startów na zawodach np. takich jak Joy Ride Downhill Night, gdzie w finale na jednym z szybkich zakrętów zaliczyłem dzwona, pozbierałem się, byłem trochę zły na siebie i resztę trasy pojechałem wręcz perfekcyjnie i na granicy, co w rezultacie dało mi wygraną. To jest właśnie piękno tego sportu, pomimo upadku człowiek może wygrać zawody. Pomimo tego, że byłem trochę poobijany, na drugi dzień znów chcę iść na rower i trenować. Druga sprawa to chęć rywalizacji i ściganie się, pokonywanie swoich słabości, no i adrenalina.

## Jak długo zamierzasz się jeszcze ścigać?

Chciałbym jak najdłużej... Dopóki sprawia mi to przyjemność będę się ścigał! Aczkolwiek wiem, że pewien wiek daje możliwość maksymalnego rozwoju, a później przychodzi to trochę trudniej. Dlatego najbliższe trzy lata chciałbym poświęcić na możliwie najlepsze przygotowanie, żeby móc dawać z siebie jak najwięcej. Tu myślę o Pucharze Świata oraz innych zagranicznych startach.

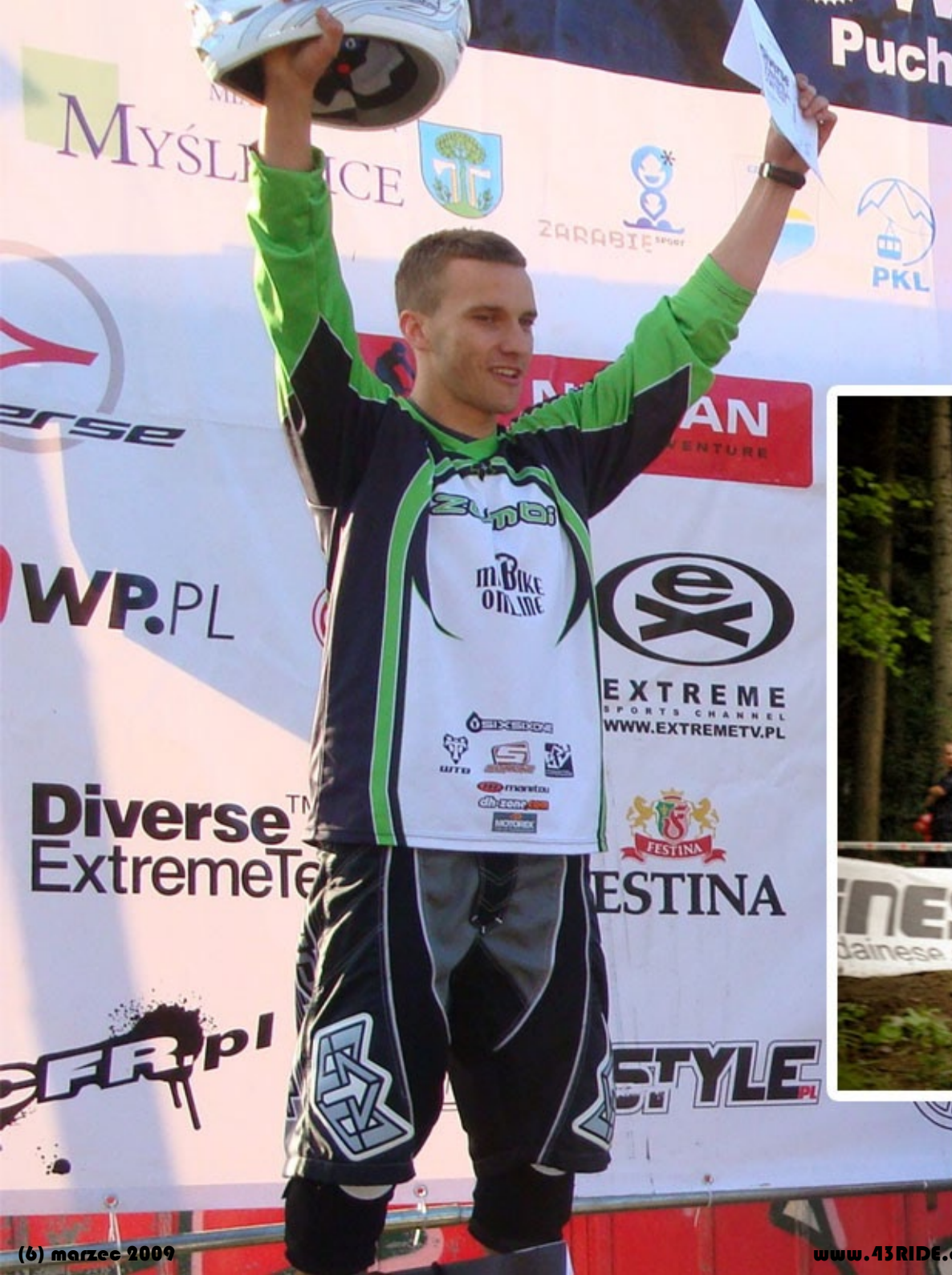
## Co sądzisz o naszych młodych riderach, czy czujesz już ich „oddech” na plecach?

Dobrze, że pojawiają się nowe twarze w tym sporcie. Byłoby nudno ścigać się ciągle z tymi samymi zawodnikami. Czasem pojawia się myśl, że goście zaczynają jeździć coraz szybciej, ale na ogół staram się nie myśleć o tym. Mam doświadczenie, które z pewnością mi pomaga. Poza tym wielu zawodników jest w podobnym wieku i pokazują, że pomimo lat potrafią być szybcy.

## Jako doświadczony zawodnik, co byś poradził ludziom, którzy dopiero zaczynają przygodę z DH?

Przede wszystkim wytrwałość i radość z jazdy, no i gumowe drzewa. Wiem jakie są początki, bo sam zaczynałem jazdę na sprzęcie „made in Italy”, dlatego mówię tu o wytrwałości przy sprzęcie, który trzeba remontować po jednym zjeździe. Radość z jazdy w każdych warunkach, niekoniecznie od razu na wielkiej prędkości, sprzęt na pewno ogranicza. Prędkość przyjdzie z czasem przy systematycznym treningu. Nikt nie wsiada na rower i z miejsca nie osiąga świetnych wyników.





## Czego możemy spodziewać się po Tobie w nadchodzącym sezonie?

Całą zimę przygotowywałem się starannie, tak aby pokazać się w tym roku z jak najlepszej strony. Mam zamiar pojechać poza granicami naszego kraju, bo tam człowiek dużo więcej może się nauczyć. Wszystko jak zwykle zależy od kasy. Będę chciał jeździć coraz szybciej i nabrać pewności w każdych warunkach. W tym sezonie będę wspierał „duchowo” i treningowo Jonasza Rożdżyńskiego. To młody i utalentowany zawodnik, który ma potencjał. Jeśli chodzi o sponsorów to wszystko powinno być jasne wkrótce, z dotychczasowymi współpracuję nadal, tzn. SixSixOne, Sunline Components, Royal Racing, WTB, Motorex. Nowi sponsorzy to Hayes, ale mam nadzieję, że pojawią się także inni ;)



## Może chciałbyś coś dodać od siebie?

Przede wszystkim dziękuję wszystkim kibicom za doping, znajomym za pomoc oraz sponsorom za wsparcie!

# BIKE PARK JASNA

Tekst: *Bartosz Surdej*

Zdjęcia: *Adam Gruszczyński*

„...trawersy, strome odcinki, wymagające hopy, wszystko to złożyło się na dużą dawkę adrenaliny i radości, a to wszystko pośród pięknych widoków na góry.”





Jako młody rider głodny przygód postanowiłem wybrać się na jakiś wyjazd pod okiem bardziej doświadczonych rowerzystów. W tym przypadku padło na ekipę „Mud Brothers”, czyli obóz „Bike Camp” organizowany przez biuro „Azymut”. Z trzech opcji wybrałem obóz w miejscowości Jasna. W końcu nadszedł długo oczekiwany dzień wyjazdu. Przyjechał autokar, zamontowaliśmy rowery do przyczepki i... pojechaliśmy. Podróż przebiegła bez najmniejszych przeszkód. Zakwaterowaliśmy się w domkach oddalonych o ok. 50 metrów od wyciągu, poszliśmy coś zjeść i następnie ruszyliśmy na pieszą inspekcję trasy. Warto dodać, że akurat padał deszcz i wszędzie było bardzo mokro. Po zwiedzeniu tras przyszedł czas na kolację i omówienie spraw organizacyjnych, po czym udaliśmy się do pokoi.





Drugi dzień to po śniadanie i zakup karnetów, które wyniosły nas po ~2900 koron i obejmowały 50 wjazdów na górę, których niestety nie udało nam się w pełni wykorzystać. Mokra na trasach, a spora grupa nie miała przygotowanych opon na takie warunki, trochę gleb, ale wszyscy byli zadowoleni po pierwszych jazdach. Niestety nie obyło się bez kontuzji, która wyeliminowała jednego zawodnika z dalszych jazd. Przez następne dni schemat dnia wyglądał podobnie, rano śniadanie, potem treningi, obiad, wieczorne spotkania, na których oglądaliśmy filmy lub rozmawialiśmy, odpoczynek. Pogoda z dnia na dzień poprawiała się, a w czwartym dniu wybraliśmy się do Tatralandii, aby trochę się zrelaksować i nabrać sił na kolejne dni. Treningi odbywały się w przyjaznej atmosferze, do dyspozycji mieliśmy trzy trasy: Family Track, Trasa FR i trasa DH. Trasa FR nie była bardzo trudna, wszyscy raczej z największą przyjemnością jeździli po niej. Nieco trudniejsza była natomiast trasa zjazdowa, a dla mniej doświadczonych zawodników takich jak ja, zjazd po niej kończył się dużym zmęczeniem i przegrzanymi na maxa tarczami.

Kamienie wielkości komputerów jak nie większe, trawersy, strome odcinki, wymagające hopy, wszystko to złożyło się na dużą dawkę adrenaliny i radości, a to wszystko pośród pięknych widoków na góry. W przedostatni dzień obozu odbyły się zawody w kategorii ht i full. Wystartowała większość osób, wszystko przebiegło zgodnie z planami, a po zjazdach udaliśmy się na obiad i odpoczynek. Na sam koniec zorganizowaliśmy sobie ognisko.

Na ostatni dzień zaplanowano rozdanie nagród, luźne pogawędki i powrót do domów. Zmęczeni z bolącymi nogami i palcami, ale za to wszyscy emanowali radością i zadowoleniem po obozie. Ostatnie rozmowy w autokarze z kolegami, rozładunek rowerów, pożegnania i pozytywnie nastawieni ludzie. Tak w skrócie można opisać co działo się na Bike-Campie.



# UMF Bike Park Dolni Morava

Tekst: Jarosław „Japek” Marcisz - [southbike.pl](http://southbike.pl)

Zdjęcia: „Japek” oraz Basia z Maćkiem





Dolní Morava – wioska położona u podnóża Śnieżnika. Najlepiej tam trafić kierując się z przejścia granicznego w Głuchołazach na Jeseník, dalej Lipová-lázně, Hanušovice i Dolní Morava. Miejscowość ta, dzięki swojej bardzo atrakcyjnej lokalizacji nadaje się do każdej jazdy rowerowej. Poza bike parkiem odbywają się tam różne imprezki sportowe. My trafiliśmy akurat na jakiś spory maraton rowerowy, a przy okazji Czesi zapraszali nas na zbliżającą się jakąś dużą imprezę w parku.





Gdy przychodzi zima, park przygotowany jest dla maniaków desek snowboard'owych, a na lato wszystko jest gotowe do rowerowych sportów grawitacyjnych. Ważną sprawą jest to, że mamy niedrogi wyciąg ;) Do tego leci dobra nuta (nie jakieś smętne radio jak w Zieleńcu czy Kamieńsku).



Mówi się, że jak coś jest do wszystkiego, to jest do niczego, ale każdy znajdzie tu coś dla siebie. Trasa DH nie powala odległością, ale jest bardzo szybka, można się najeździć i polatać. Na początku w lesie jest sporo korzeni i luźnych kamoli, a potem mamy polankę i ogień na wąskim singlu. W parku znajdziemy także tor 4X, który jest wypasiony. Masa hopek, muld, wielkich band na zakrętach. Jest na tyle fajny, że 2-ch naszych ziomeków zakończyło tam zabawę i mieli "małą" przerwę w jeździe. Zresztą kilku innych bikerów też miało tam niezłe rozsyпки.



Dirt: hopek jest niewiele, ale są sporych rozmiarów. Trzeba mieć jaja żeby na nich polatać. Więcej chyba nie trzeba mówić?

Reszta parku to porozsiewane zabawki do slopestyle'u. Jest trochę north-shore'ów, są różnej wielkości dropy i inne ciekawe konstrukcje. Widać, że ciągle tam coś poprawiają, dobudowują i urozmaicają. Tak trzymać! Aha, na dole parku, gdzie wszystkie trasy i zabawki się kończą, nie można nie zrobić przyjemnego wallride'a.

Na koniec dobrego rowerowego dnia w Czechach polecam wbić do jakiejś knajpki na smažený sýr i (poza kierowcą oczywiście) české pivo!

[www.freestyle-dm.cz](http://www.freestyle-dm.cz) – strona parku

# Stowenia - Austria Wrzesień 2008

Tekst: **Tomasz Targiński** Zdjęcia: **Tomasz Targiński, Wiktor Zemanek**

„Było nas czterech, w każdym z nas inna krew, ale jeden przyświecał nam cel...”, od 3 miesięcy chodziło mi po głowie, aby zacząć od tego, ciut przekręconego tekstu piosenki Perfektu, której znaczna część z czytających może nawet nie kojarzyć :D ...by ruszyć w kolejną rowerową wyprawę. Tym razem w miejsce, gdzie nie dociera zbyt wielu riderów z Polski – do Mariboru. Przy okazji załtwiliśmy kolejne marzenie, czyli na własne oczy obejrzelśmy tych, których zwykle widzimy na n-tych filmach z światowych tras DH. Ostatnie trzy dni wyprawy to Schladming i końcowa edycja Pucharu Świata, ale o tym na deser.

Cała akcja choć planowana od n miesięcy pod koniec sierpnia zaczęła się sypać. Z dziesiątków zainteresowanych został na placu boju osamotniony Paweł z Tychów, któremu trzeba podziękować za wręcz heroiczną akcję przekonywania pozostałych do ruszenia dupska. Po dwóch tygodniach pracy u podstaw, zebrało się nas 4 (Paweł, Wiktor z Bielska (znany bardziej jako założyciel Nuestro Mundo), Robson (mistrz budowy torów ziemnych z Wawy) i niżej podpisany.

05.09, w piątek, o godzinie 22.00 ruszamy z Robsonem z Warszawy. Dobra pora do wyjazdu z miasta – gdzie te korki, no i po co wydawać miliardy na wylotowe autostrady. Po drodze zbieramy Pawła i Wiktora, trzy razy przepakowujemy samochód i już koło 5.00 rano w sobotę trafiamy na granicę polsko-słowacką. Tam, przy zakupie winiety, trafiamy na film dla prawdziwych mężczyzn „Piknik Pod Wiszącą Pałą” – przyznajemy, że trzeba mieć łeb, żeby coś takiego wymyślić. Przez Słowację i Austrię (kolejna winieta) trafiamy na granicę słoweńską. Przykra niespodzianka to półroczna winieta za 35 euro. W Słowenii są tylko takie, cenią się chłopaki. Mamy racjonalizatorską myśl, aby wprowadzić 10 letnie – zawsze parę groszy w kasie słoweńskiego rządu więcej. Winieta przydaje się jak cholera, do Mariboru jest 20 km, ale żadnej alternatywy z bramek na granicy. Następnym razem podjedziemy łukiem normalnymi drogami gdzie winiety nie obowiązują!

W Mariborze, a dokładniej w Pohorje (dzielnica Mariboru gdzie znajduje się stacja z wyciągami) jesteśmy po godzinie 12. Po prawie 3-godzinnej sekcji z cyklu „dzieci we mgle”, która zwykle przytrafia się w nowych miejscach bez wcześniejszej ustawki noclegu (między innymi wdrapaliśmy się samochodem od dupy strony, czyli tyłu na szczyt góry, z której później zjeżdżaliśmy), trafiamy na idealną kwaterę 300 metrów od wyciągu z tajemnym przejściem przez ogródek na parking przy dolnej stacji. Mamy dla siebie całe poddasze dużego domu (osobne mieszkanie), a naszymi gospodarzami są trener kadry słoweńskiej w narciarstwie alpejskim i jego rodzice. Pierwszy dzień został zaplanowany na tzw. rekonesans, także bez zbytniego ciśnienia trafiamy (oczywiście przez ogródek) do jednej z najlepszych knajp w Mariborze, pizzerii mieszczącej się w dolnej stacji kolejki. Objedzeni i opici trafiamy po dobrych dwóch godzinach na kwaterę, gdzie z buta jesteśmy zapraszani przez gospodarzy na wspólne ucztowanie i szprycer na słoweńskim białym winie. Wyjazd zaczyna się idealnie.





Następnego dnia przez dwie godzinki poranka, po śniadaniu składamy rowery i ruszamy po karnety. 5 dni to xx euro więc w porównaniu z Francją, a dokładnie Portes du Solei (Morzine) to spory wydatek. Ruszamy do góry. Wyciąg to starawa (z lat 60-tych) gondola o ok. 800 metrach przewyższenia. Według mnie jednak to najlepsza forma transportu, choć w lato przy 30 stopniach trochę upierdliwa. Rowery podczepiane są do haków przyczepianych każdorazowo przez obsługę do mocowania gondoli do liny (po dokładniejsze opisy zapraszam pod adres e-mailowy). O tyle jest to faszystowski sposób, że rower wiszący za

gondolą przypiernicza w górny peron kolejki. I tak za każdym razem. Trzeba mieć żelazne nerwy.

Wysiadamy na górze, strefa światowa, czterogwiazdkowy hotel z najlepszą toaletą na stoku, w której byłem :) oraz SPA, z którego nie korzystaliśmy ;) Ruszamy jedyną oficjalną trasą w Mariborze. Zaczyna się od paru, niestety nieprzyjemnych, bo wyjeżdżonych, profili, po których zaraz trafiamy na trzy kładki od 10 do 80 cm wysokości. Później w miarę płasko wzdłuż bocznego wyciągu krzeselkowego. Zakręcamy na drogę szutrową i trochę szukając trafiamy na kolejny od-

ciniek. Ten jest niezły. Tuż pod gondolą, przy nachyleniu dochodzącym do 40 stopni, częściowo pokrytą shorami i z jednym road gapem o metrowej wysokości. Bardzo kamienista część, bardzo kręta i techniczna wręcz idealna. Później znów płasko przez kawałek aż do dropa, paru drewnianych przeszkód i stolika ze stromym wybiciem. To ponad 2/3 trasy. Dalsza część jest wyboista, ziemna z wielkimi przeszkodami. Na koniec wypad na tor do 4X. Łądujemy przy gondoli, mordy roześmiane, Maribor rozdiewiczony. Zaczynamy szukać Eldorado, czyli osławionej trasy Pucharu Świata w DH.

Nie jest to legalna trasa i tak naprawdę nie wiadomo gdzie się zaczyna. Na jej znalezienie uparł się Paweł z Tychów jako najbardziej oddany DH zawodnik w naszym teamie. To powoduje, że rozdzielamy się. Wiktor z Robsonem i Paweł ze mną. Każda para próbuje jak najszybciej do niej dotrzeć. Trafiamy na nią z Pawłem. Zaczyna się jakoś w 1/3 od wierzchołka z boku góry. Najłatwiej trafić na nią kierując się na knajpę wg mojej terminologii KociaLuka. To na jej tarasie jest platforma startowa. Jedziemy niespiesznie sycąc się każdym jej kawałkiem z osławionym "rock gardenem". Dla mnie fascynujący jest kawałek poniżej ogrodu. Szybki, techniczny, z korzeniami, ściankami, ciasnymi zakrętami i wykrotami. Palce lizać!

Zgarniamy chłopaków i jeszcze dwa razy fundujemy sobie Puchar Świata. Z ciekawostek – Paweł naciąga nas na nowy dojazd do trasy. I to jest dopiero hardcore. Tak stromo i ciasno nie było nigdzie w Mariborze i nie ma na zbyt wielu trasach w ogóle. Na koniec dnia fundujemy sobie coś co odnaleźli Robson z Wiktorem. Enduro-snack (znowu nieoficjalna terminologia) to 15 minut genialnego zjazdu o niewielkim nachyleniu, ale za to kilku równoległych wariantach zjazdu. Albo kanionem, albo jedną z jego stron 2 metry powyżej wąwozu po korzeniach między drzewami. I tak na sam dół. Palce lizać po raz wtóry.





Kolejny dzień to spotkanie z Unserische Freunde aus Austerrische Wermacht (zdjęcie obrazuje dlaczego, mi na myśl przywodzi Plan Barbarossa i niemieckich czołgistów w Rosji w 1941). Poza tym chłopaki okazują się zajebistymi kompanami i na trasy i do wypitki po. Resztę dni spędzamy ujeżdżając Pohorje wspólnie. Trzeci dzień to ostatni dzień jazdy dla mnie. Łamię wahacz, plus odkrywam pęknięcie w dolnej koronie. Fuck! Nic nie wskóram, odpadam z peletonu, chłopaki napinają dalej. Ja czwartego dnia robię wycieczkę po Słowenii m.in. Kranjska Gora itd. Piąty dzień przeznaczamy na całodzienną sesję fotograficzną. Kilka zdjęć można zaprezentować bez wstydu. Dla nas to już koniec w Mariborze.





W piątek rano ewakuujemy się do Schladming. Trasa jest przyjemna i niezbyt długa. Niestety Austria wita nas deszczem i... brakiem zamówionej kilka miesięcy wcześniej kwatery. Poprzez miejscowe biuro informacji turystycznej znajdujemy szybko zastępstwo i ruszamy na zawody 4X. Deszcz, deszcz i jeszcze raz deszcz. Trasa do 4X znajduje się tuż obok dolnego odcinka trasy DH. Całość nieźle przygotowana i powinna wytrzymać nawałnicę, która przetacza się przez Schladming. Nie jestem ani zwolennikiem, ani też znawcą tej dyscypliny, więc ograniczę się do suchego, skrótowego opisu. Przede wszystkim spotykamy naszych.



Są ziomale ze Szczawna Zdroju, ze znanego wszystkim klubu Wieża Anna. Niestety tylko są. Mimo, że Łukasz Baran dobija się do 16, to jest to raczej zasługa tego, że inni nie dojeżdżają. Technicznie niczego im nie można zarzucić, jednak podstawą jest start, który notorycznie zawalają. Jeżeli ktoś na pierwszym zakręcie jest 5 metrów za innymi, to nie ma czego szukać w walce o przejście dalej. Smutne, ale prawdziwe. Więcej cross country panowie. Podczas 4X pierwszy raz daje o sobie znać niejaki Cedric (pojawi się w naszym wyjeździe jeszcze dwukrotnie). Mimo, że został na pierwszym zakręcie w jednym ze startów to 100 metrów dalej był już drugi i pokazał co to znaczy być prawdziwym fighterem. Niestety skończyło się to nienajlepiej dla jednego z naszych, który został przez Cedrica wypchnięty i dojechał trzeci. Bez emocji obserwuję dalej. Wygrywa Roman Saladini. Było minęło, zmywamy się na kwatery i na piwko.



Tu słówko o organizacji Austria-ków. Czapka z głów. W domu dostajemy od właścicieli imienne karty z paskiem magnetycznym. Rano okazuje się, że na kartę dostajemy darmowy wjazd wyciągiem (kasko zostaje w kieszeni, cool). Wyciąg marzenie, szybka wypinana kanapa wywozi na do stacji pośredniej. My wysiadamy, bo zaraz przy stacji jest start trasy DH, kanapa przepina się pod dachem na inną linię i jedzie dalej. Widziałbym kilka miejsc dla takiego patentu w Polsce, m.in. w trochę już obszczymskim Szczyrku i to nie tylko na Skrzyczne, ale i na Małe Skrzyczne. Wracając do opowieści, wysiadamy i od razu trafiamy na przejazd kwalifikacyjny i na Sama Hilla, Peaty'ego, Cedrica (to drugi raz, będzie niedługo trzeci), Athertona i innych. Powoli schodzimy całą trasę, tu wybiegając ciut w chronologii, kończymy ją akurat na ceremonię wręczenia nagród.

Początek stromy, pod wyciągiem z kilkoma step downami. Oczywiście zajeżdżicie mokry, bo jak mogłoby być inaczej. Obserwujemy przejazdy i trafiamy na wydarzenie, które zatrzymuje nas przez dobrą godzinę. Nie tylko zresztą nas, bo i sesję kwalifikacyjną. Trzeba przyznać, że trzeba być naprawdę popierdzielonym kretyńcem, aby przebiegać przez trasę i to w momencie, gdy nadjeżdża zawodnik. On się podniósł, ale przebiegający już nie. Nieprzytomny, krwawiący, z przetrąconym kręgosłupem dogorywa z boku. Dopiero po kilkunastu minutach pojawia się służba medyczna, a po prawie godzinie nadlatuje śmigłowiec. Ciut za wolno jak na nasz gust, tym bardziej, że sytuacja nie tylko wyglądała poważnie, ona naprawdę była dramatyczna.





Przejazdy wznowione, schodzimy dalej. Trasa wije się pomiędzy przecinką w lesie, a odcinkami totalnie leśnymi. Wszystko jednak do ogarnięcia i do zjechania. Mijamy słynne miejsce, czyli metrową ściankę na zakręcie. Kończy się sesja kwalifikacyjna.

Żadnego naszego i wkurw człowieka łapie, bo oprócz raiderów tematowych jest mnóstwo drużyn narodowych. I gdy jadą Szwedzi, Szwajcarzy, Brytole, Francuzi i Austriacy człowiek się nie dziwi, nie dziwi się też, gdy masowo jadą Czesi i Słowacy, którzy wręcz opanowali zawody, to jednak, gdy mijają nas Ukraińcy, Rosjanie, Rumunii i... Bułgarzy w barwach narodowych stwierdzamy, że coś kurna jest nie tak!!!

Dochodzimy do kolejnego ważnego miejsca – step-up’a po około 100 metrowej prostej w dół przez potok, gdzie Fairclough ma wg mnie najlepsze zdjęcie racingowe z zeszłego roku (do wglądu jeżeli ktoś ma numer DMBM z najlepszymi zdjęciami 2008). W czasie 15 metrowego lotu zrywa zrywkę z gogli. Zajebioza!!



Przechodzimy na dolną część trasy, mijają nas dziewczyny, w tym znana ostatnio bardziej Rachel A. Dalej jest las i tu zaczynają się schody. Trudno zejść, a po odsłoniętych mokrych korzeniach i już sporych wykrotach jeszcze trudniej zejść. Tym bardziej, że to już 3 minuta na trasie i zapewne niejednemu zawodnikowi kończy się paliwo w łapach. Końcówka to łąka. Oddzieliłem się od chłopaków i obserwuję zawody z jednego z ostatnich zakrętów, a oni jeszcze pstrykali foty w lesie. Trafiam na ekipę ze Śląska. Gadamy razem i o mało co nie trąca nas Sam Hill. Ledwo utrzymał się na rowerze, ale się utrzymał. Szacun dla wszystkich zawodników, my ustaliśmy zakłady kto ze schodzących na piechotę zjedzie łąkę na dupie (było jak już pisałem, zajebicie mokro, trawiasto i stromo więc o dupo ślady mega łatwo), a oni grzeją 50 km/h. Zawody się kończą i wygrywa Sam Blenkinsop (ale o tym wszyscy wiedzą).





W czterech spotykamy się na dole i obserwujemy ceremonię rozdania nagród. Potem kwatery, szama, browarek i ruszamy na wieczorną imprezę. Pierwsza jej część odbywa się w namiocie ustawionym na autobusie Intensa. Trudno to opisać, robi jednak wrażenie. Gorzej z ludźmi w środku. Jeśli ktoś w dalszym ciągu myśli, że u nas jest hołota to zdecydowanie polecam. Anglosasi z domieszką Czechów i Słowaków to dopiero mieszanka wybuchowa. Co prawda sztachety nie latają, ale daje o sobie znać zbyt wiele testosteronu i piwa. Nie wiem jak organizatorzy doprowadzili do porządku całość strefy przeznaczonej na miasteczko zawodów przed porannym cross country. Z ciekawostek - ramię w ramię obkuliśmy austriackie płyty z Gregiem Minaarem :D

Impreza przerzuca się do zajebistego 3-poziomowego lokalu tuż obok stadionu gdzie kończyły się zawody 4X i DH i gdzie zwykle kończą się zawody narciarskie. Ponieważ drzwi wejściowe odgródzone zostały przez ochroniarzy, wbijamy się przez jeden z tarasów. Po paru drinkach (tanio nie było :) tak jak przyszliśmy, czyli przez taras opuszczamy imprezę. I tu pojawia się Cedric po raz trzeci. Nie wiedząc jak wejść dajemy mu cynk, że można przez drzwi na taras. Ten patent znają już jednak ochroniarze i choć część ekipy Cedrica razem z nim przebija się do środka, to część wdaje się w bójkę z ochroną. My zmęczeni i ze świadomością długiego powrotu oddalamy się do kwatery.

Podsumowując: Maribor zajebisty i chyba kilka osób (nawijając o nim od paru miesięcy) do tego przekonał się. Tym bardziej, że nie jest tam daleko, wychodzi całkiem sensownie kosztowo (wraz z żywieniem się w knajpach od czasu do czasu), atmosfera jest słowiańska, a górka pierwsza klasa. Co prawda większość tras jest dzika i tylko jedna z nich ma status oficjalnej z kilkunastoma mniej lub bardziej trudnymi atrakcjami to jednak jeździć można wszędzie. Nikt się nie czepia, a strome, lesiste zbocza dają wiele satysfakcji. No i trasa pucharu DH. Osobiście polecam, przynajmniej raz – bo naprawdę warto!!!



# Maribor, moje downhillowe spotkanie ze Słowenią

Tekst i zdjęcia: **Roman Korzus**

Zbliżały się kolejne wakacje i zacząłem myśleć o nowym miejscu do jazdy DH. Najczęściej myślałem o trasach Pucharu Świata, bo to prawdziwe wyzwanie, a przy okazji może by pojechać tam, gdzie jeszcze nas nie było? Austria daleko, Francja jeszcze dalej, może Włochy, bo ciepłko? A coś bliżej? kombinuję dalej – Czechy i Słowację znam całą, to gdzie?

Maribor podpowiadała głowa, wszak mają tam Puchar Świata regularnie od kilku sezonów. Eeee, chyba to daleko jak licho. Wchodzę na moją ulubioną wyszukiwarkę [www.viamichelin.com](http://www.viamichelin.com) i sprawdzam. Rewelacja, bo autkiem z Warszawy to jedno tankowanie, a dokładnie 967km, licząc od mojego domu pod wyciąg. Mamy więc cel - jedziemy. W tym miejscu krótka dygresja, najlepsza trasa tak do Austrii, jak i na Słowenię, prowadzi nie przez Czechy, lecz przez Słowację. Jadąc z Warszawy, kierujemy się na Cieszyn, gdzie przekraczamy granicę, a następnie skręcamy na Słowację, celując na miejscowość Cadca i następnie Żylina. Później to już prosto na dół autostradą do Bratysławy i następnie Austriacki Graz, a z niego na Maribor. Tutaj kierujemy się na górę o nazwie Pohorje [www.pohorje.org](http://www.pohorje.org). Dla osób jadących z W-wy, jeszcze jedna podpowiedź, warto wyjechać około 2:00 w nocy, gdyż tym sposobem szybko przejedziemy Czeską granicę, a od Słowacji mamy już fajową autostradę do samego końca podróży.

Ważnym punktem jest też zakup winietek (o ile nie trzeba na Czechy, bo skręcamy na Słowację) na okres pobytu na Słowacji, Austrii i Słowenii – można to kupić na Polskiej granicy płacąc dowolną walutą. Ruszamy zatem w nocy i zasuwamy do Mariboru, pogoda dopisuje i humory też. Kiedy słońce budzi spięce towarzystwo mijamy Graz i po około godzinie jesteśmy na Słoweńskiej granicy – tu zdziwienie, jacyś mundurowi machają łapami, że co będą kontrolować? Nie to takie słoweńskie zaproszenie żeby kupić winie-

ty, kupujemy i jedziemy do celu. Słowenia to ciekawe doświadczenie, czysto, dobre drogi i jasno oznakowane, bez problemu dojeżdżamy do naszego pensjonatu – jest jak miało być, widać z niego kolej linową na górę, to myślę dobra nasza.

Co bardzo pozytywnego jest w Mariborze? Znajdziemy tu wiele możliwości noclegu, a wszystko da się bezproblemowo załatwić za pomocą internetu.

Przy wyciągu jest nawet 5 gwiazdkowy hotel ze SPA, a oprócz niego jest cała masa pensjonatów, hotelików, kwater oraz pole namiotowe (zaraz obok trasy 4X). Warto przy tym dodać, że ceny są trochę niższe niż u nas (mają niższy podatek VAT), a przy tamtejszych temperaturach w lecie, warto wydać trochę kasy na pensjonat z klimą.





Wypakowujemy sprzęt i zapodajemy na wyścig, tutaj czeka nas zdziwienie, są gondolki, ale nie ma żadnych mocowań? Ale co tam, kupujemy bilety, następne „in plus” zaskoczenie – od 12:00 bilety do końca dnia są tańsze – oczywiście są także bilety wielodniowe z dodatkową bonifikatą. Co ważne, gość w kasie mówi po angielsku i się dogadujemy bez problemu. Płacimy kartą kredytową i dalej do przodu, ale jak zmieścić rowetry w gondolkach? Okazało się, że wystarczy uśmiech do starszych Panów z obsługi, a oni szybkochem wyjmują takie specjalne haki na kątownikach i montują je do gondoli – fajny patent do wieszania roweru za przednie koło. Jedziemy na górę, słońce daje po oczach, w koło zielono, fajnie. Ale gdzie ta trasa? Po pierwszych dwóch słupach widzimy coś otaśmowanego, ale to 4X. Tylko czemu te progi takie duże? Na trasie 4X nie ma pralek, za to cała reszta zabudowań jest zrobiona na maxa. Mijamy następne dwa słupy i naszym oczom ukazuje się duży wąwóz, a powyżej już widać drewniane trumny i trasę DH, która w środkowym fragmencie przebiega pod gondolką. Stromo, nawet bardzo stromo, dobrze, że postawili te trumny i są profilowane zakręty, patrzymy – ktoś jedzie, a właściwie trójka riderów, dobrze zapodają i skaczą 1, 2, 3 - oni mogą, to my też damy radę.

Dojeżdżamy na górę, tu gondola zwalnia ściągamy rowerki, wyprowadzamy je z budynku i gdzie mamy jechać? Jak stanęliśmy przed budynkiem kolejki, to na wprost mamy skwerek oraz restaurację, a lekko na prawo jakaś bramka – wygląda, że dla nas, startowa DH. Rozglądamy się wokół a tu coś zaświszczało, bum, trach i pojechała dwójka riderów przez bramkę – czyniąc przy tym znaczny hałas. Na dole bramki jest zrobiona mała trumna z blachy ryflowanej, która działa jak bęben. Turyści na ten odgłos podskakują, a my zapodajemy w dół, bramka, skok śmiało po trasie: jeden, dwa, trzy, profilowane zakręty i dalej ostrym zjazdem w dół. Jedziemy przez otaśmowaną trasę, przez las, ale tu są korzenie. A niech ich. Zjeżdżamy dalej, ostro w lewo jakaś polana, ostry zjazd na drogę i tu pierwsza drewniana trumna, hops

i dalej nabieram pędu i nagle trasa schodzi w prawo na skarpę do lasu – nieźle, pomyślałem, że znowu ten gąszcz korzeni. Zjeżdżam i robi się coraz bardziej stromo. Więcej niż 30 stopni, więc nie ma sensu hamować i tak się nie zatrzymam. Walę dalej ostrą bandą w lewo i całe szczęście jest bycza trumna, ma z 7 metrów długości, zeskok i jeszcze większa banda i znowu ostro, stromo w dół.

Wąsko, prawie singiel, stromo jak lichy, zmienił się grunt, że żwiru i kamieni na czerwonawą glebę, ale trzyma. Jadę dalej, pełno zakrętasów i zeskok, jestem na jakieś drodze w poprzek, jadę dalej jak droga prowadzi. Prawie płasko i znowu w dół, dwie przeszkody: drewniana skocznia i płaska trumna na zjeździe – przeskakuję. Zapylam w prawo, przeskok przez drogę, ziemna trumna, następnie wysoka trumna – ostro jest. Dalej drogą na pełnym spidzie, zakret w lewo, znowu zmiana podłoża, tłuczeń i kamienie, zjazd w prawo i ostry, ciasny wyprofilowany zakręt, nabieram prędkości, a taśmy prowadzą do lasu. Hamuję na początku lasu, bo nie wiem co jest przede mną, nie tylko, że zmienił się znowu grunt, ale ziemia w lesie jest poprzecinana strasznie gęstymi i poplątanymi korzeniami. Wyglądają jak naczynia krwionośne u ssaków, tylko brakuje tego, żeby były czerwone. Zapodaję w dół, jest ostro, pełny gaz, wypadam z lasu, ostre dwa profile i przez łąkę, a tu 2 metrowa sinusoida i znowu zeskok, ostro do przodu, w lewo myślę w lewo i zapodaję po 3 metrowym profilu zakrętu. Wynosi mnie jak z procy na skarpę w lesie, rozpędzam się i daję dalej. Wpadam do lasu, znowu te naczynia kwionośne z korzeni, tym razem nie bięgną po płaskim tylko wąwozami w kształcie litery U. Rzuca mi tyłem, myślę czas na wymianę opon na miększą mieszankę gumy, daję dalej profil, zeskok, stromizna i ostatnie 200 metrów do mety. Jeszcze tylko dwa garby z rowem i jestem – zmęczony, ale podołałem. Serce bije jak lichy, pot się leje, ale adrenalina daje zadowolenie. Oglądam się na trasę, ale jesteś mocarna bestia – pomyślałem. Jutro zmienię gumy, to się znowu spróbujemy na nowo.





O czym to jeszcze miałem pamiętać? A tak, pokombinować z regulacją szybkiego tłumienia, bo na tych gęstych korzeniach to jest ważne i można zrozumieć, po co to konstruktorzy wymyślili – od tego wszak zależy przyczepność na tych skubanych korzeniach. Zmęczony i spocony, ale szczęśliwy odkrywam, że jestem głodny, rozglądam się i widzę, że jest przy dolnej stacji kolejki pizzeria, może być. Ciekawe, czy można płacić kartą, ale kątem oka widzę bankomat w tym samym budynku – dobrze jest myśleć i rozglądam się za stołkiem. Podchodzę i widzę takie poduszki na krzesłach przywiązane na wstążki, myślę głupio z tak zachłapanym kuprem siadać na coś takiego.

Odwiązuje i siadam na samym krześle, podchodzi kelnerka i uśmiecha się. Miło myśleć, nie wyjść na chama. Kuma po angielsku i zamawiamy pizzę i jakieś duże chmielowe. Przynoszą jedzonko, zapach super, próbuję piwa okej (swoją drogą to kufle duże mają, jak trzeba). Najedzony, napojony, poczułem jak mi się ciało luzuje. Myślę, jeszcze jeden odkwaszacz mięśni i do pensjonatu. Jest bosko, śpimy 200 metrów od wyciągu, wchodzę do pokoju, rewelka jak tu miło, klimka, chłodek daje, aż chce się żyć. Nazajutrz, po śniadanku (mają tu bosko pachnącą kawę, polecam) zabieramy się za sprzęt, przekładamy opony i takie tam, podjeżdża terenówka na madziarskich numerach, a na niej dwa rowerki DH. Myślę, dobrze jest, wysiada jeden dinozaur (rider dobrze po 40) i młodzieńca nastolatka. Przywitanko, na szczęście szybko się orientują, że trzeba przejść na angielski, bo hungarian nie kumam. Okazuje się, że przyjechali jak my, na tygodniowe wakacje. Gotowi dajemy na wyciąg, a tu niespodzianka są inni riderzy szwargoczący w kilku narzeczach: Austriacy, Niemcy, jakiś Francuz z dziewczyną, Węgrzy i my. Myślę, będzie fajnie jeździć z innymi, patrząc po sprzęcie, to jest tylko jedno pytanie, na ile są lepsi, czyli na początek nie będę się pchał na szpicę, zobaczę co oni mogą.

Kupujemy bilety i wpychamy po prowadnicach rowery na stację gondolki, zaczepiam lokalesa:

- Cześć, stąd jesteś? - Z Mariboru, od urodzenia.
- Możesz mi podpowiedzieć, gdzie jest ten sławny „Rock Garden”, bo jakoś nie mogliśmy go znaleźć?
- Pewnie - pojedziecie za mną, to wam pokażę.

Już się szykuję na coś ekstra i napałam się krajobrazami przy wjeździe na górę. Wychodzimy, wsiadamy na rowerki i czekamy jak „lokales” ruszy, dajemy do przodu, ale zdziwko. On nie jedzie na bramkę, tylko daje ostro w prawo, jedziemy za nim (później odkryliśmy, że można też jechać do Pucharówki przez górną bramkę startową, ale trzeba ostro skręcić w prawo na pierwszej polanie). Na razie nie jest za ostro, aż dojechaliśmy do polany, widzimy na końcu bramkę startową, jakoś dziwnie, nie od samej góry, tylko tak w 70% wysokości góry. No pewnie, cała trasa DH w Bike Parku ma ponad 3500 metrów, więc na Puchar Świata wybrali krótszy wariant. Ruszamy, prosta w dół, bycza banda na zakręcie, prosta, długi profilowany wiraz i do lasu, a tu „mamo”, ale stromizna, a na domiar złego korzonki jak golonka teściowej – już nie jadę, lecę, ale bez roweru, on w lewo, a ja w prawo, twarde lądowanie. Sprawdzam jak ze mną, cały jestem. Wstaję i patrzę, a reszta czeka na wyplaszczeniu, teraz do mnie dociera na jak dużej stromiźnie walczyłem, ledwo na nogach da się tutaj ustać. Podjeżdżam do kolegów, mówią, że jeszcze jeden profilowany zakręt i mamy „rock garden”. Zapodaję za nimi, wpadam do lasu, a to kamcury jak zabawki cyklopa – wszystko oversize. Schodzę z rowerka i nie mogę uwierzyć, jak tu po tym jechać, oglądam i daję wiary, że to da się przejechać, skały jak moje koła!

Coś nadjeżdża, wygląda jak zawodnik i jedzie jak zawodnik – napada te kamcury na pełnym spidzie, tylko obręcze jęczą, a rama skrzypi (warto tak zorganizować wyjazd, aby być tam na zawody lub w ich okolicy, bo wiele bardzo trudnych odcinków można podpatrzeć jak robią prosi; bez tego czasem nie można uruchomić wyobraźni, że da się inaczej). On mógł, to my też! Sprawdzamy najpierw na Norbercie (najlepiej z nas jeździ, to pooglądamy).



Ogląda na piechotę cały odcinek, który można określić tylko w jeden sposób, prawdziwy hardcore. Dobra, podchodzimy z buta na początek. Norbert rozpedza się i zapodaje, przymykam oczy jak zajęczały koła, nadal jeczą to otwieram i widzę, że daje radę. Na końcu odcinka jest jeszcze rów i wypada się na drogę z tłucznią. Próbujemy, bach – trach, jeden leży. Klik – tryk ja też leżę. Suma sumarum, to po paru kiksach miałem dość na ten dzień zabawy z „rock gardenem”, przejadę bestię jutro, pomyślałem. Jadę przez drogę za prowadzaczami i nagle skręcają w prawo, ostro do lasu, a tu nagle stromizna. Całkowita zmiana podłoża i koloru, stajemy. Teraz przed nami odcinek w lesie, gdzie diabeł się nudził i porzeźbił ciekawe wąwozy, tak do 2 metrów głębokości, które są obrażnięte plecionką drobnych korzeni. Ruszam za liderem i co się dzieje, ale te wąwozy są połączone wyprofilowanymi zakrętami, które można pokonać tylko na pełnym gazie – ale zabawa, a w dodatku wrażenie ekstra prędkości, gdyż mykamy bardzo blisko drzew. Wypadamy w końcu na ostatnią polanę przed wyciągiem, oj rozgrzałem się Mariborem na maxa. Zjeżdżamy tradycyjnie do pizzerii, jak poprzedniego dnia. Dla zainteresowanych w barze obok pola namiotowego, ten przy końcu trasy DH, organizowane są wieczorami takie ichniejsze afterparty – muzyka, piwko, dziewczyny itp.

Co jeszcze można napisać o Słoweńskim Pohorje, a to że jest wiele wariantów i warto pytać tubylców, chętnie odpowiadają – tam dzieci po szkole jadą na tor 4X lub trasy DH. Ciekawostką i użyteczną informacją jest fakt, że większość tras biegnie po gruncie, który nie jest kleisty, to raczej rodzaj żwirku, który przepuszcza wodę. Tym sposobem nie ma błocka i co ważniejsze nawet jak pada to nie jest ślisko. Sprzęt nie tylko, że się tak nie upačka, ale można zapodawać na nie błotnych oponach jeżdżąc w deszczowe dni i jest fun. Co jeszcze napisać? Mają fajne lokalne wino, zresztą na tej górze tak jak na okolicznych można znaleźć winnice – czyli trunki są lokalne. A w miasteczku są conajmniej 3 (tyle znalazłem) dobrze zaopatrzone sklepy rowerowe, w których jest jak trzeba zaopatrzenie. Mają dużo gotowych zabawek jak i komponentów – Glorki wiszą na stojakach jak foczki, pełno opon, klocków i innych szpargałów, więc tylko jeździć. Najbliższy dobry sklep rowerowy jest około 900 metrów od gondoli, przy takim małym industrialnym ryneczku z fontanną (ryneczek jest przy drodze dojazdowej do stacji gondoli na Pohorje). A i jeszcze jedno, wszędzie można płacić plastikiem. Na górze i w okolicy jest też więcej bankomatów niż gdziekolwiek u nas. Najbliższy supersam jest 600 metrów od wyciągu, a ceny niższe niż nasze. Maribor to połączenie kultury Austriackiej z Włoską z naciskiem na Italy, bo pogodę mają prawie włoską – ciepło mają, oj ciepło. Miejscówkę polecam, wiem co mówię, jak powyżej starałem się opisać. Pewnie jeszcze tam pojedę, czego i wam życzę!



# DOWNHILL OWY RYT W WAGGRAIN

Wagrain jest piękną miejscowością w Kraju Salzburskim w Austrii. Znajduje się na dość znacznej wysokości, więc już patrząc pod kątem downhillu jest wielki plus. Wjeżdżając tam trudno byłoby się domyślić, że na końcu tej malowniczej miejscowości jak z bajki, znajduje się najdłuższa trasa DH w całej Austrii. Przejeżdżając przez całą miejscowość dojeżdżamy do kolejki linowej „Flying Mozart”, która ma zawieźć nas do raju. Infrastruktura rowerowa jest zbudowana w austriackim stylu, czyli profeska na całego.

Tekst: Maciej Szymańczuk  
Zdjęcia: Teresa Szymańczuk

Obok parkingu mamy serwis rowerowy z super miłą obsługą i definitywnie znajdującą się na rzeczy, sklep rowerowy, myjnię dla rowerów oraz wypożyczalnię bestii do DH, i to takich w stylu Trek Session, Specialized Demo, Norco itp. Wypożyczenie roweru na 1 dzień razem ze wszystkimi ochraniaczami (kask, zbroja itp.) jest dość drogie i wynosi około 50-60 euro. Koszt dziennego karnetu na kolejkę gondolową z dowolną ilością jazd to 17 Euro. Po wjechaniu na górę - co trwa około 10 minut - nie widać nic specjalnego, huśtawka, tzw. „teeter-tooter”, dopiero z drugiej strony kolejki zaczyna się zabawa.



Gdy spojrzemy na mapkę, widać że mamy do wyboru aż 8 różnych tras w tym mini slopestyle na samym dole trasy. Trasy są różnorodne, od łatwych (w stylu XC) do tzw. „pro only”, czyli jazdy po kładkach. Wybierając średnio trudną trasę, choć wcale nie łatwą pod względem technicznym, ale i wytrzymałościowym - otrzymujemy 2,5 km hardcore'owego DH! Po dość ostrym zjeździe i kamienistym łuku budowniczości postawili piękny i wielki wallride, który przysparza wielu genialnych emocji. Potem jest sekcja kilku zygzaków. Warto zwrócić uwagę na to, że każdy drop jest oznaczony znakiem, a na trasie jest ich kilka. Każdy jest ładnie przygotowany, jeden drewniany najazd i takie samo lądowanie, inne ziemne.





Trasa może czasem przerażać, gdyż lecąc z dużą prędkością możemy łatwo wylicieć z zakrętu, tak jak mi to się przydarzyło ;) Dokładniej rzecz ujmując, był tam szybki najazd, 2 dropy, jeden za drugim i potem ostry łuk na urwisku. Cała trasa jest pięknie przygotowana, chociaż raczej lepiej mieć tam rowerek typu full suspension oraz dobre ochraniacze, bo przy ewentualnej glebie spotkamy się z całą masą dużych i ostrych kamieni oraz gałęzi.

Ogólnie pełna profeska, trasa nie nudzi się, jest tam pełno technicznych elementów i hopek. W połowie trasy znalazł się duży funbox w stylu northshore. Każdemu bikerowi polecam zawitanie do tego parku gdyby zdarzyło się mu być w okolicy :) Aaa... i wspomnę tylko o tym, że w okolicy 50 km są jeszcze trzy parki rowerowe: Leogang, Schladming (gdzie odbywają się między innymi Mistrzostwa Świata 4X) oraz Saalbach, czyli istny raj dla fanów slopestyle'u.

# ZNISZCZONE MIEJSCÓWKI

Tekst:  
Tomasz  
Profic

W życiu każdego "ekstremalnego rowerzysty" przychodzi taki moment, że miejscówka, którą budował, pielęgnował, rozwijał, użytkował, przechodzi do historii. Ciężko jest opisać uczucia, które pojawiają się wraz z otrzymaniem informacji, że nasza ulubiona hopka została zrównana z ziemią. Wściekłość? żal? wkurzenie? Powstają też pytania, czy można było tego uniknąć? a może trzeba było zalegalizować? a może... i tak w nieskończoność. Legalnych miejsc do jazdy jest w naszym kraju jak na lekarstwo. Nie mówię już o bike parkach z prawdziwego zdarzenia, bo o takim jeszcze nie słyszałem.

Dzieje się tak głównie z tego powodu, że świadomość naszych władz lokalnych jest wciąż zbyt mała, żeby dostrzec ludzi takich jak My i stworzyć dla nich miejsce do jazdy. Większość naszych miejscówek powstaje nielegalnie, często łamiąc wszelkie przepisy dotyczące zagospodarowania danego miejsca czy po prostu ochrony środowiska. Warto też wspomnieć o tym, że miejscówki nielegalne sprawiają więcej frajdy, często są lepiej usytuowane, czasem nawet są w lepszym stanie niż te legalne.

Wraz z rozwojem i popularyzacją naszego sportu, powinny powstawać legalne miejscówki, ale tak się niestety nie dzieje, a jeśli już, to w bardzo małej skali. W tym artykule chcieliśmy przybliżyć Wam dwa miejsca, szczególnie dla wielu osób z nimi związanych, a także dla tych, którzy tylko o nich słyszeli...

# DIRT OPOLE

*Tekst: Sebastian „Sebba” Żuraw  
Zdjęcia: Adam Pyszczorski,  
Łukasz Utko - [lukash.carbonmade.com](http://lukash.carbonmade.com)*

Wstyd się przyznać, ale nie pamiętam kiedy dokładnie powstała ta miejscówka. Było to jakoś na wiosnę 2005 roku, zainspirowany angielskimi trailsami i znudzony ciągłymi opadami deszczu, postanowiłem wykopać nowego dirta w Opolu.



W przerwie między opadami wybrałem się na poszukiwania odpowiedniego miejsca. Moimi głównymi założeniami były dwie rzeczy: miejsce musi być schowane i niewidoczne. Dlaczego? Żeby ludzie tam nie przychodzili i niszczyli co popadnie. Zawsze mnie to irytowało na naszym starym dircie. Drugą rzeczą był las. Musi być w lesie! Po dłuższych poszukiwaniach znalazłem nieduży lasek nieopodal starego dirtu, który został zrównany w 2006 roku, ale to nieważne bo nie o nim temat ;)







Przyznam, że miejsce idealne nie było. Zjazd widoczny dla każdego, drzewa rozmieszczone tak, że przeszkadzały w umieszczeniu rytmu idealnie w jednej linii, ale po dłuższym namyśle wybrałem miejsce pracy. Do roboty wziąłem się z moim odwiecznym przyjacielem do łopaty zwanym Jezusem. Pogoda oczywiście dalej nie dopisywała i w pięknym deszczowym klimacie zaczęliśmy kopać. Po paru dniach solidnej pracy, mokrzy, ale nie zmarnowani ujrzyliśmy nasze dzieło. Hopy z za-

łożenia miały być duże, strome, techniczne i zarazem ładne, foremkowate. No i tak w miarę wyszło :)

Po niedługim czasie powstała druga hopa, następnie przelotówka, później trzecia, stolik itd. Dirt składał się z hop, czopów, band, stepów... w sumie było aż 13 różnych przeszkód. Cała zabawa zaczynała się od zjazdu z wału przeciwpowodziowego otaczającego Wyspę Bolko. Po przejechaniu paru metrów leciało się pierwszą przeszkodę, czyli przelotówkę (ni-

ska, około 4m długości). Następnie mieliśmy 2 opcje najazdu, albo zjazd w lewo na stolik, po którym była banda do nawracania, albo świeżo powstałą bandę do hopy lub wreszcie mogliśmy pojechać prosto na rytm. Rytm składał się z 3 hop, w miarę pionowych z dziurami około 2-3m. Po trzeciej hopie zaraz przed bandą był podwójny czop, za bandą zresztą też czekała nas taka przeszkoda... Następnie był mały step-up do step-downa, po czym zjeżdżało się w dół i stał przed nami step-up do sztuczek. Na tym ta linia się kończyła...



W miarę rozrastania się miejscówki odbyły się dwa jamy, pierwszy w maju 2007, a drugi w kwietniu 2008 roku. Wszystko szło dobrze, aż tu niestety dostałem smutną wiadomość, że dirtu już nie ma :( Było to 11.12.2008. W taki sposób skończyła się historia najbardziej klimatycznego miejsca w Opolu. Powodem zrównania pierwszego dirtu, a przy okazji też drugiego, było to, że według miasta Wyspa Bolko jest parkiem krajobrazowym. Dla mnie jest to totalna paranoja, bo miejsce to idealnie nadaje się do uprawiania wszelkiego rodzaju sportów. Powiedziałbym, że jest to jedyne takie miejsce w Opolu, a na nieszczęście nie można tam nic budować i w jakikolwiek sposób zmieniać stanu parku.



Próbowaliśmy również zalegalizować istniejącą miejscówkę lub zbudować w pełni legalny dirt park, ale niestety się to nie udało w tym miejscu. Z mojej strony dodam, że dirt ten nikomu nie przeszkadzał, nic nie dewastowaliśmy, staraliśmy się dbać o czystość i przez ponad 3 lata spotkałem się tylko z 1 negatywną opinią o naszej działalności. Reszta osób, które nas spotkały chwaliła nas za to co robimy. Dla mnie zrównanie tego miejsca było akcją w stylu „zróbmy coś”, bo tak naprawdę nikomu nie przeszkadzają górki ziemi na odludziu.

Dziękuję wszystkim za wspólną jazdę i pomoc w budowie!

Ciekawe linki:           - *relacja z jamy maj '07*  
- *krótki filmik z dirtu*   - *relacja z jamy kwiecień '08*



# RISE & FALL

# HISTORIA

# TARCHO TRAILS

*Tekst: Waldek Kiebański, Tomasz Profic*

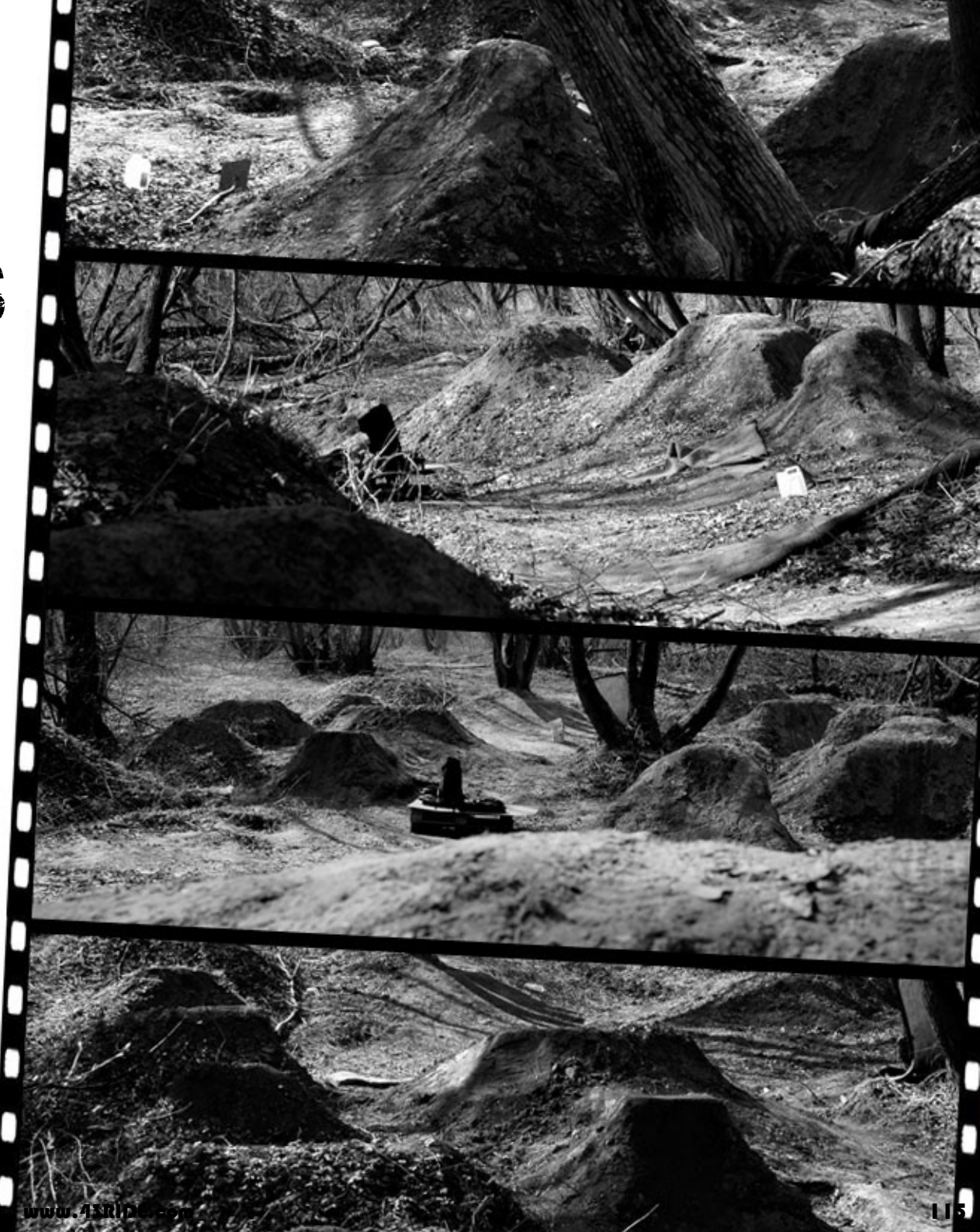
*Zdjęcia: Waldek Kiebański, Adam Woźniak - awozniak.com,*

*Arek Stań - paintingpictures.ownlog.com*

Tarcho Trails to miejscówka, którą zbudowałem latem 2004 roku wraz z kilkoma ziomkami z dzielnicy. Jak mówi nazwa, spot znajdował się na warszawskim Tarchominie, tuż przy wale przeciwpowodziowym przy ulicy Stefanika. Wcześniej mieliśmy jeszcze cztery inne miejscówki, ale wszystkie skończyły pod buldożerem, bo znajdowały się w bliskim sąsiedztwie ulic i blokowisk. W końcu wraz z chłopakami wpadliśmy na pomysł schowania dirtu gdzieś w nadwiślańskich krzakach, by uczynić go niewidocznym dla radarów. Hopy nigdy nie były specjalnie znane ani „medialne”. Zdjęć zachowało się mało, a na filmach hopy pojawiały się sporadycznie. Wspólne jazdy w większym towarzystwie zdarzały się bardzo rzadko, a w jedynym spontan jamie wzięło udział mniej osób, niż pojawia się na każdej innej warszawskiej miejscówce w zwykły weekend. W zasadzie cały czas jeździłem tam tylko ja.

Pamiętam, jak chodziliśmy z łopataą po krzakach, aby sprawdzić, w którym rejonie jest najlepsza ziemia. Przez pierwsze dwa dni karczowaliśmy głównie krzaki i pokrzywy. Miejscówka była typowym leśnym dirtem, można rzec, rodem z brytyjskich trailsów. Nie były to hopy dla początkujących, wiele osób wręcz omijało Tarcho z daleka, bo hopy były trudne i niektórych po prostu przerastały.

Oczywiście nie była to mega sieka w stylu Kosmosu we Wrocławiu, ale co bardziej wprawni riderzy mogli kręcić bez problemu 360ki czy tailwhipy w rytmie. Zdarzały się też opinie - w tym moja - że hopy te są na tyle lajtowe, że da się tam wykonać każdy trik. Natomiast sama przyjemność z lotów bokiem była na tyle duża, że trików się wprost nie chciało i nie wypadało robić.





Krzaki, pokrzywy, konary, muchy i mchy, to był chleb powszedni. Pokażne bogactwo fauny: pełno ptaków, bażanty, węże, a nawet sarny i dziki. Często przed jazdą trzeba było oczyścić tor ze ślimaków czy żab. Klimat był tak świetny, że czasem zamiast na rower, chodziłem tam z lachonem, aby zaczerpnąć kąpieli słonecznej na kocyku w towarzystwie dirtu.

Rozpęd był poprowadzony z wału przeciwpowodziowego i był to napęd na największą z trzech linii hop, która zaczynała się od 16-footówki. Następnie, po bardzo ciasnej misce, tor rozdzielał się na dwie równoległe linie. Prawa linia przechodziła w wielkie 3-metrowe lądowanie drugiej hopki, kierując na największą 18-footową hopkę. Linia zakończona była hipem, który w zależności od prędkości można było skakać „na krótko”, bądź „na długo”.

Trzecia hopka w lewej linii była hipem w prawo i przecinała trzecią hopkę prawego rytmu. Leciąco się tuż obok drzewa, niemal ocierając o nie. O ile mnie pamięć nie zawodzi, to nikt poza mną oraz Bartkiem (chyba) nie skakał tam, nie wiem czemu... Dużych hop było w sumie siedem, a w rytmie maksymalnie można było polecieć cztery z nich.

Średnia linia posiadała cztery bardzo krótkie hopki (5-8footów). Miski były bardzo ciasne, a profile pionowe. Swego czasu loty na nich przypominały skoki na spajnie. Dodatkową atrakcją była także dość długa nitka muld przypominająca pump track, która łączyła się z sekcją najmniejszych „racingowych” hopek. Linie pumtracka i małych hopek przeplatały się wzajemnie, można było zacząć jazdę od muld i skończyć na hopkach, lub odwrotnie.

Możliwe było nawet rozpoczęcie przejazdu od hopek, przejście na muldy, z muld na hopki, skończyć na vertwallu, a następnie wrócić po pumtracku do punktu startu - oczywiście wszystko to bez jednego przekręcenia korbą. Do dyspozycji była także hopa treningowa, uwieczniona na świątecznym filmie „Czarny Śnieg”.

O Tarcho Trails często żartowano, że muszę co roku budować hopki od nowa, ponieważ Wisła wiosną i czasem latem podmywała teren. Niestety miejscówka została zalana 2 razy w ciągu roku i to konkretnie. Nad powierzchnią wody pozostały tylko czubki największych i najwyżej położonych hop.

Całe szczęście, że po takich „powodziach” hopki nie rozpadały się całkowicie, raczej rozmywały się i osiadały. Takie akcje dawały nam zawsze pretekst by zrobić nowe, ciekawsze profile i wprowadzić jakieś ulepszenia. Czasem zdarzało się nam ratować ryby, które wynosiliśmy w wiadrach z misek do Wisły. Dzięki ciągłej wilgoci największą atrakcją były dzikie hordy krwiożerczych komarów - chyba największa nasza zmora... Warto też dodać, że na Tarcho nie występowały kamienie i kamyki. Osobiście widziałem tam kamień tylko raz i wyglądał na przyniesiony.

Miejscówka została zniszczona bez zapowiedzi... Którejś listopadowej soboty wyszedłem samotnie pośmiagać i niestety okazało się, że cały teren został wyrównany. Nie mogłem w to uwierzyć, wyglądało tak, jakby nigdy nie było tu hop.

Przez chwilę myślałem, że Tarcho Trails to jakieś senne marzenie, łzy napłynęły mi do oczu, poczułem się samotny. Później śmiałem się, że poświęciłem się całkowicie tej miejscówce: oddałem jej pot - gdy ją budowałem, oddałem jej krew - w końcu nie raz się dobrze tam wypierdoliłem, a na koniec przyszedł czas na łzy - gdy już została rozjezana. Obecnie na miejscówce rezydują tylko komary...





Zdjęcia: **Arek Stań**

Dlaczego hopy zostały zniszczone?

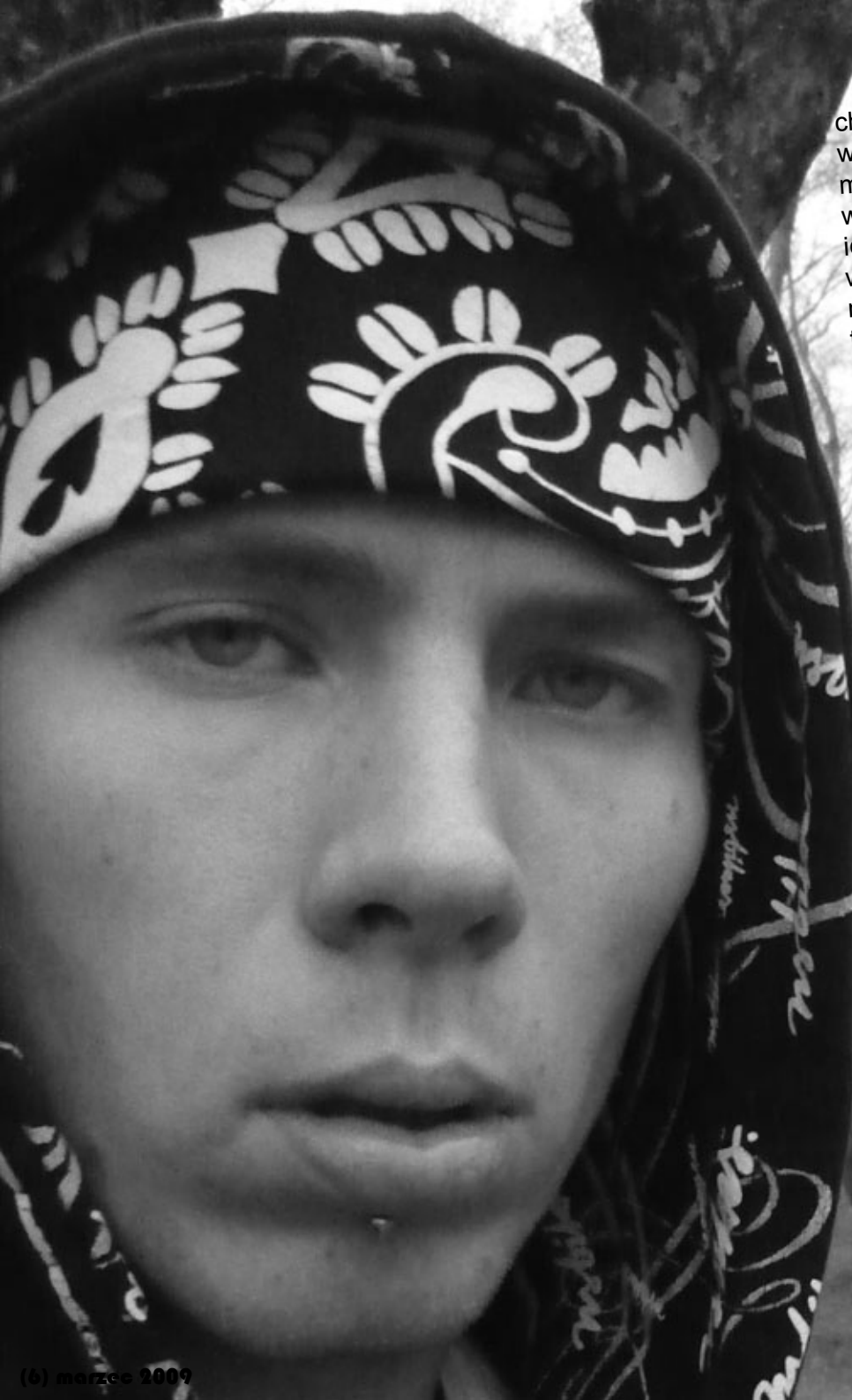
Jedna z hipotez mówi o tym, że władze dzielnicy dobrze wiedziały o hopkach i mimo, że było to nielegalne, to przymykały na nie oko. Jednak po tym, jak o Tarcho Trails ukazał się artykuł w lokalnej gazecie, sprawa stała się chyba zbyt głośna, ale to tylko teoria.

Być może uwaga władz skupiła się na hopkach, bo często spędzali tam czas nieletni emowcy pijąc, paląc i śmiejąc - zawsze ich stamtąd przepędzałem.

Na pewno dowiem się kto jest odpowiedzialny za ten rozpiardol i na swój sposób go z tego rozliczę! Niech nie będzie tajemnicą dla władz, że zamierzam zrobić kolejną miejscówkę w tamtej okolicy, jeszcze dalej w krzakach, jeszcze bardziej dziką.

Będzie to coś innowacyjnego i z mniejszym rozmachem. W świetle prawa od początku hopy były nielegalne i dlatego nie mam do nikogo większego żalu. Na pocieszenie mogę napisać, że gmina Białoleka, wiosną tego roku ufundowała wrotkowisko oddalone całe 400m od nieistniejących już hopek.

Z pewnością lubię ten skatepark, ale niestety nie wypełni on dziury powstałej po Tarcho Trails.



Na koniec  
chcę podziękować  
wszystkim, którzy po-  
magali mi przy budo-  
wie. Była to masa mo-  
ich przyjaciół, często  
w ogóle nie związa-  
nych z rowerem - Bar-  
tek, Kogut, Mat, Flat,  
Serwa, Seba, Tracz.  
Dzięki ziomki!! Dzięki  
za wspólne budowa-  
nie, jazdy, imprezy,  
pomoc, zioming i at-  
mosferę. Teraz to już  
historia...

Waldo



# Stare Rowery

Tekst: **Adam „Adaśko” Borowski**

Zdjęcia: **Paweł Świdorski**

Stare rowery? Wielu z was zapewne pomyśli: „a co to ma do naszej zajawki? Przecież my to freeride, dropy, hopy i skateparki”, a jednak...

Zacząło się to od momentu, gdy swojego stricte streetowego suburbana, dopieściłem na tyle, że – jako osobę niepełnoletnią, uczącą się, dorabiającą czasem na naprawie rowerów - nie było mnie stać na dalsze dopieszczanie go. Poza tym jego stan na razie mi odpowiada. Drugim aspektem, który do tego mnie przyciągnął, to dojazd do szkoły, która jest oddalona o jakieś 5 km, ale wiadomo – jak każdy szanujący się biker, chodzenie „z buta” to dla mnie hańba. A trzeci, to chęć tchnięcia w coś życia, uratowania przed żyletkami, uchronienia przed partaczami.

Aż w końcu się zaczęło... Przyszła chęć na „ostre koło” – w prostej linii, prosta kolarzówka, bez hamulców, z napędem bez wolnobiegu – na sztywno. Z tego pomysłu jednak dość szybko zrezygnowałem. bo z jednej strony szkoda mi stawów, a z drugiej cena tylnych piast skutecznie mnie odstraszała (pamiętajmy, że to wszystko cały czas z założenia, jest „low budget”). Mimo to, pewnie i tak ten pomysł kiedyś wcielę w życie. Więc postanowiłem znaleźć jakąś starą kolarzówkę i zrobić ją na singla. Znaleźć starą kolarzówkę... to nie było takie proste. Szukałem na allegro, na forach o takiej tematyce, albo za drogie, albo w takim stanie, że trzeba by włożyć w interes znaczną ilość kasy, której po prostu nie mam. Aż udało się!





U kumpla w piwnicy stał piękny trochę pokierszowany, granatowy Favorit, model Passat, z lat około 85-90. Bardzo ciężko znaleźć dokładniejsze informacje, tym bardziej, że ciężko w ogóle dowiedzieć się jak rozpoznać poszczególne roczniki. Powłoka lakiernicza była w nieciekawym stanie, 2 różne koła, pomieszany osprzęt i wiele, wiele mniejszych i większych usterek.

Po krótkiej negocjacji – 150 złotych na raty oraz piwko. Żałuję, że nie zrobiłem dokładnych fotek jak rower wyglądał po kupnie, ale emocje dały o sobie znać i rower od razu poszedł na warsztat. Wyczyszczony, nasmarowany, wtedy też na spokojnie mogłem przyrzeć się granatowej rakięcie. Piękna stalowa rama na łącznikach. Tylne koło z piastą Shimano 600 (dla tych, którzy kojarzą szosowe grupy – odpowiednik dzisiejszej Ultegrę, grupy drugiej od góry), obręcze w bardzo średnim stanie, tylna no name stożkowa, przednia no name, tak samo jak i przednia piasta, korby nieznanego firmy z blatami Shimano Biopace (jajowatymi), hamulce Shimano Exage, siodełko firmy Velo, przerzutka oraz klamki firmy Saccon. Klamki są obrzydliwe, po do dziś dzień ganiają mnie w najgorszych koszmarach i przy pierwszej okazji się z nimi pożegnają. W końcu wziąłem się mocno do roboty.

Początki nie były takie kolorowe, zaczęło się od Wheelera Mamootha. Było to zwykłe XC, z lat myślę 90-95. Ten rower miał być typowym rowerem nie zwracającym na siebie uwagi. Miałem już do niego suport Shimano XT, na kwadrat, w niesamowitym stanie, więc postanowiłem skompletować go na samych częściach z lat około 90' (może to nie zabytek, ale już taki fajny „young timer”).

Niestety, ten rower dostał tylko suport, później nie patrząc na dobór, złożyłem go na szybko, byle by jeździł, i tak jeździ do tej pory, a właściwie to zalega i czeka na kogoś, kto jest gotowy zapłacić jakiś grosz, by mieć, czym się poruszać – ot środek transportu.



Zaczął się od zderzenia rdzy gdzieś, odcięcia haka przerzutki, przelotek, zmatowienia, aż do malowania ramy, którą pokryłem naprawdę świetnym kolorem – morski błękit. Moim zdaniem świetnie pasującym do tego roweru, a obręcze na szybko dostały biały kolor. Wymieniona została także korba – może nie do końca pasująca do kolarzówki, ale za to naprawdę niezły rarytas, dorwana za 20zł (!!!). Korba STX RC Limited Edition w kolorze „black chrome”.

Z tyłu zostały tylko 2 trybiki 11t, reszta to dystanse – niesamowicie odelża to rower wizualnie. Wypolerowałem też sztycę, nadając jej trochę charakteru. Kupiłem białą owijkę na kierownicy, w której zastosowałem dość stary patent „baranka”. Mianowicie, odwróciłem do góry nogami (a właściwie rogami) i podciąłem. Wygląda to oryginalnie, agresywniej i jest sporo wygodniejsze, a o ułamki sekund przecież nie walczę. Jeżdżę na niej w bluzie i džinsach.

Skróciłem też pomalowany na biało mostek, podcinając rurę mostka – bo to oczywiście 1”, by można było cały kokpit nieco obniżyć. Wypolerowałem też dolną stalową miskę sterów, a górną zakrywa niebieska bandamka.

Do roweru miało powędrować też skórzane, nitowane siodło, którego niestety nie udało mi się zdobyć w cenie, którą mógłbym strawić, więc pojawił się tam nowoczesny, biały Ritchey Logic, którego udało mi się kupić za 45zł. Trzeba przyznać, że nawet ciekawie kontrastuje z klasycznym rowerem.

Ostatnim, dużym właściwie etapem

było kupienie zestawu kół – kosztowały mnie 120zł. Bardzo niewiele, zważywszy na stan piast – piękne i stare Shimano 105 w naprawdę niezwykłym stanie, zaplecione na srebrnych szprychach w obręcze Weinmann o bardzo klasycznym kształcie.

Do tego udało mi się dostać za darmo, lekko zużyte i z małymi skazami, świetne oponki Panaracera, kevlarowe, ważące poniżej 200 gram. Mała kropla high-techu ;) Na zakończenie podam ciekawostkę – rower, fakt na singlu, ale mający swoje lata, waży parę gram poniżej magicznej bariery 10kg. Efekty możecie zobaczyć na zdjęciach.

Jest to naprawdę piękny rower, daje dużo radości. Cięższe szos, lawirowanie między samochodami, to całkiem nowe przeżycia, których było mi trzeba. Ludzie się oglądają, dodatkowo fakt, że jadę na maszynie, w którą tchnąłem życie...





Starczy tego rozczulania się. Nie bym sobą gdybym tak po prostu zakończył rozdział stare rowery. Postanowiłem, że potrzebuję roweru, wygodnego krążownika, który będzie się wyróżniał. Szukałem, szukałem, aż doszły mnie słuchy, że kawałek za miastem stoi „jakiś stary holender” na wyprzedzaży mebli holenderskich. Popędziłem tam na swojej Favoritce - obejrzałem, piękny, czarny rower, wymagający wiele pracy. Gość oczywiście twierdził, że jest w stanie idealnym, tylko hamulce trzeba wymienić.

Po krótkich negocjacjach przyjechałem z ojcem, któremu spodobał się mój pomysł, i za pożyczone od mamy 120zł odjechałem moim czarnym rumakiem. Wielka była moja radość, szczególnie, z nieumiejętności prowadzenia takiego roweru. I tu również wystąpił problem ze zrobieniem zdjęć roweru w stanie początkowym, ponieważ swojego aparatu nie posiadam. W każdym razie po dokładniejszych oględzinach dowiedziałem się jak wielki rarytas kupiłem. Jest to oryginalny angielski Triumph Vintage z lat 70-tych. Rower został przesmarowany, wyregulowany (w tym hamulce, które wcale nie wymagały wymiany).

Rower jest piękny! Stalowa rama na łącznikach, chromowana kierownica, mostek, przednia lampa, obręcz w angielskim rozmiarze 26 i 1 3/8" (który da mi popalić przy wymianie opon), bagażnik, centralna stopka, działające dynamo (!), piasta i manetka Strumey-Archer i wiele, wiele innych. W rower włożyłem ogrom pracy i trochę pieniędzy. Wymagał wielu regulacji. Przedni błotnik przeszedł solidną polerkę lakieru, a okaleczone czarną farbą (malowaną pędzlem) błotnik i osłonka łańcucha,

zostały zdarte miejscami do gołej blachy i pomalowane od nowa. Wymieniłem okablowanie dynama oraz siódło, które wygląda szalowo. Naprawiony został też dzwonek oraz hamulce, które odrapałem ze srebrnej farby, pod którą krył się, co prawda nadgryzionym zębem czasu, chrom.

Później nowoczesne - nie pasujące totalnie - siódło, zostało wymienione za moją dopłatą 10-ciu złotych na skórzane, ciekawe siódło Wittkopa na dwóch centralnych sprężynach, które to znalazłem na szrocziku. Zamontowałem też większy przedni chlapacz, a dotychczasowy przedni powędrował na tylni błotnik. W rowerze zamontowałem z pomocą ojca skórzaną sakwę na bagażniku, w której w miejscu dziurek, do których przymocowany był naramienny pasek, znalazły się stylowe ćwieki. Ostatnio na bagażniku znalazł się też całkiem niecodzienny gadżet – mała, stara, zielona tablica z motoroweru o numerze SEX 0345, powodująca, że za rowerem ogląda się jeszcze więcej osób.

W niedalekiej przyszłości planuję też odmalować ramę oraz zrobić parę większych i mniejszych rzeczy na tip-top. Później może znajdę opony z szerokimi białymi lampasami oraz parę innych gratów. Poza tym rower i tak wciąż się zmienia, to robi się to, to tamto i cały czas do przodu. Rower jest naprawdę piękny, strasznie mnie pochłonął, włożyłem w niego sporo pracy, której części i tak nie opisywałem, ponieważ było by tego za dużo... ale rower odwdzięcza się na każdym kroku, niesamowita, wyprostowana pozycja, wygodna, możliwość ubrania się jak na miasto, którą daje osłonka na łańcuch, oraz pełne stalowe błotniki.

Rower ten daje dużo radości – i bynajmniej mi - nawet z samego patrzenia na niego. Oprócz tego niesamowity komfort jazdy i wzrok przechodniów. Cieszę się, że tak mnie to wkręciło, bo rower naprawdę odwdzięcza się za włożoną pracę na każdym kroku.

Polecam naprawdę tą zajawkę, zajęciem się takimi sprzętami, zalegającymi w piwnicach, czy też do kupienia za grosze. Nie każdy to czuje, ale na pewno nie tylko mi daje to wiele satysfakcji i radości. Jest też odskocznią od tych wszystkich Northshorów, Dartmoorów, Specializedów i innych zwykłych – przy moim Triumphie i Favoricie – zwykłych marek i zwykłych rowerów.



Odbudowa takich rowerów jest szczególnie ciekawa, bo nie zmienia się w nim poszczególnych części, widelca, ramy, koła itd, tylko poprawia się drobne rzeczy, których pozornie nie widać - diabeł tkwi w szczegółach - które dopiero po zebraniu do kupy, tworzą całość i wtedy widać efekt.

NOWA FALA POLSKIEGO OSTREGO GRANIA

# Ametria

NOWA PŁYTA

**NOWY-DZIEŃ**

PREMIERA

**9 MARCA 2009**



[WWW.AMETRIA.COM.PL](http://WWW.AMETRIA.COM.PL) -- [WWW.MYSPACE.COM/AMETRIABAND](http://WWW.MYSPACE.COM/AMETRIABAND)

WYDAWCA  
**M-DUO**  
DYSTRYBUCJA  
**KARTEL MUSIC**

PATRONI

**onet.pl**

**myspace**

**cdm.pl**

**musicnews.pl**

**iplay.pl**

**Gitarzysta**

**Perkusista**

**ANTYPORTEL**

**WCFR.pl**

**43RIDE**

**Kampus 97.1 fm**

## Wydawca:

Magazyn PDF 43RIDE jest częścią strony [www.43ride.com](http://www.43ride.com)

## Redakcja 43RIDE:

**Zbigniew Nowicki** - [zbig@43ride.com](mailto:zbig@43ride.com)  
**Tomasz Profic** - [tomasz@43ride.com](mailto:tomasz@43ride.com)

## Kontakt:

tel. **+48 793 445 524** / fax. **0-22 702 17 19**  
email: [info@43ride.com](mailto:info@43ride.com) / gadu-gadu: **9579049**

## Współpraca:

- Adam „Adaśko” Borowski	- Maciej i Teresa Szymańczuk
- Adam „TRphoto” Dauksza - <a href="http://trphoto.pl">trphoto.pl</a>	- Magda „Meg” Frukacz - <a href="http://hcsquad.pl">hcsquad.pl</a>
- Adam Gruszczyński	- Paweł „Papo” Klimek
- Adam Mąka - <a href="http://maczucz.deviantart.com">maczucz.deviantart.com</a>	- Paweł Świdorski
- Adam Woźniak - <a href="http://awozniak.com">awozniak.com</a>	- Piotr Jarocki - <a href="http://picasaweb.google.pl/identiti.rider/">picasaweb.google.pl/identiti.rider/</a>
- Andrzej „RAF” Marchlewski - <a href="http://hcsquad.pl">hcsquad.pl</a>	- Radosław Drozdowicz - <a href="http://drozdowicz.com">drozdowicz.com</a>
- Arek Stań - <a href="http://paintingpictures.ownlog.com">paintingpictures.ownlog.com</a>	- Roman Korzus
- Artur Nowakowski	- Sebastian „Sebba” Żuraw
- Bartosz Surdej	- Tomasz Rakoczy - <a href="http://tommysuperstar.com">tommysuperstar.com</a>
- Grzegorz Broniatowski - <a href="http://sirbaton.ownlog.com">sirbaton.ownlog.com</a>	- Tomasz Targiński
- Jakub „Smerf” Adamiec - <a href="http://noshit.cba.pl">noshit.cba.pl</a>	- Waldek Kiebański - <a href="http://nsbikes.com">nsbikes.com</a>
- Jakub Janowski	
- Jarosław „Japek” Marcisz - <a href="http://southbike.pl">southbike.pl</a>	
- Jędrzej Cegielski - <a href="http://emt.pl">emt.pl</a>	
- Konrad Grzegorzka - <a href="http://picasaweb.google.com/konrad.grzegorzka">picasaweb.google.com/konrad.grzegorzka</a>	

## International photographers:

- Andreas M. Kurzhals - [ak-design.org](http://ak-design.org)  
- Bryce Piwek - [flickr.com/photos/brycepiwek/](http://flickr.com/photos/brycepiwek/)  
- Lars Scharl - [larsscharlphoto.com](http://larsscharlphoto.com)  
- Red Bull Photofiles - [redbull-photofiles.com](http://redbull-photofiles.com)  
- Rutger Pauw - [rutgerpauw.com](http://rutgerpauw.com)  
- Yorick Carroux - [carroux.com](http://carroux.com)

***Dziękujemy wszystkim za możliwość wykorzystania ich słów i obrazów, co umożliwiło Nam zebranie tego w jedną całość i stworzyć ten numer 43RIDE!***

# 43RIDE.com

Następny numer 43RIDE ukaże się pod koniec czerwca 2009!



**Pamiętaj, TY również możesz pokazać coś innym! Jeżeli chcesz podzielić się ciekawymi materiałami, skontaktuj się z nami!**

**Czekamy na Wasze materiały do końca maja 2009.**

Przedruk i wykorzystanie w jakiegokolwiek formie bez wcześniejszej zgody redakcji **43RIDE** są zabronione. Redakcja nie zwraca nadesłanych materiałów. Za treść publikowanych ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

**43RIDE** nie stanowi oferty w rozumieniu prawa i jest publikowane jedynie do celów informacyjnych.

**43RIDE** jest darmowym magazynem dostępnym do pobrania w formacie PDF ze strony [www.43ride.com](http://www.43ride.com)